

Anti-Piraterij Handleiding Kapitein

Mr. Peter van der Kruit



Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
(Januari 2026)

Anti-Piraterij Handleiding voor de kapitein van een Nederlands gevlagd zeeschip

Het doel van dit praktische juridische naslagwerk is dat de kapitein zijn schip en opvarenden goed kan beschermen tegen aanvallen van piraten in de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika, dus in het officiële 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

door

Mr. Dr. Drs. P(Peter) J.J. van der Kruit

Bestuurslid en juridisch adviseur bij de NVKK

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
© 2026	Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK)
Uitgave	3 ^e bijgewerkte digitale uitgave
Schagen	1 januari 2026

Deze Handleiding en het Juridisch Handboek Kapitein zijn **gratis** verkrijgbaar op de website van de NVKK: www.nvkk.nl

English

This Manual and the Legal Handbook Shipmaster are, **free of charge**, available in the English language. See: 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 voorzitter NVKK



Wanneer een schip door risicovolle gebieden vaart, kan de kapitein worden geconfronteerd met het gevaar van piraterij ofwel zeeroof. De veiligheid van het schip, de bemanning en de lading blijft altijd de hoogste prioriteit en valt onder de verantwoordelijkheid van de kapitein.

Sinds 1 februari 2022 is het voor schepen onder Nederlandse vlag mogelijk om particuliere maritieme beveiligers in te schakelen als een *Vessel Protection Detachment* van de Koninklijke Marine niet beschikbaar is. Het is voor de kapitein cruciaal om goed voorbereid te zijn wanneer er particuliere beveiligers aan boord komen.

Deze praktische handleiding, voorzien van uniek genummerde checklijsten, is speciaal samengesteld voor kapiteins van Nederlandse schepen die tijdens hun reis risico lopen op piraterij. Deze handleiding ondersteunt alle stappen die de kapitein moet nemen, van de voorbereiding van de reis tot en met de laatste verplichte rapportages. Centraal in dit boekwerk staan diverse checklijsten waarmee de kapitein eenvoudig alle belangrijke aspecten kan nagaan. Daarnaast komen onderwerpen als geweldgebruik, meldingen, rapportages en boetes aan bod. Hoewel de focus ligt op de rol van de kapitein, is deze handleiding ook nuttig voor andere zeevarenden en belanghebbenden, zoals scheepsbeheerders, vakbonden, opleidingsinstituten en overheidsinstanties. De richtlijnen zijn alleen van toepassing op de Golf van Aden en delen van de kust van Oost-Afrika, waarbij de bescherming van schip, bemanning en lading vooropstaat.

De digitale versie van deze handleiding wordt steeds bijgewerkt en is gratis te downloaden via www.nvkk.nl. Met deze uitgave wil de NVKK opnieuw voorzien in een duidelijke behoefte.

Kapitein Ed Barsingerhorn
Voorzitter Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij
1 januari 2026

Voorwoord voorzitter NVKK.....	3
Introductie Rode Zee Gebied	7
Risico gebieden.....	7
Probleem	8
Piraterij.....	8
Terrorisme	9
Gijzeling	9
Oorlogshandeling	10
Aanbevelingen voor de kapitein	10
Reisvoorbereiding	11
Routing.....	11
Militair	12
Rapporteren	12
Tot slot.....	13
Hoofdstuk 1. Introductie Anti-Piraterij Handleiding.....	14
1.1. Inleiding.....	14
1.2. Proces	15
1.3. Kapitein.....	17
1.4. Leeswijzer	18
Hoofdstuk 2. Wetgeving en definities	19
2.1. Inleiding.....	19
2.2. Wetgeving	19
2.3. Definities en begrippen	20
Hoofdstuk 3. Belangrijke voorschriften voor de kapitein	24

Artikel 6. Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK)	26
Artikel 2.4.1.a. Besluit bk (Informatieplicht beschermingsmiddelen)	28
Artikel 3. Regeling bk (Beschermingsmaatregelen)	28
Artikel 2.4. Besluit bk (Informatieplicht; verantwoordelijkheid kapitein)	31
Artikel 3.3. Besluit bk (Verantwoordelijkheid kapitein)	33
Artikel 5.9.1.b. Besluit bk (Eisen beveiligingsteam)	34
Artikel 8. Wet ter Bescherming Koopvaardij	35
Artikel 3.2. Besluit bk (Wapen- of munitiekuis)	35
Artikel 3.3. Besluit bk (Verantwoordelijkheid kapitein)	36
Artikel 4. Regeling bk (Wapenkuis en vervoerskoffers met geweldsmiddelen)	36
Artikel 9.7. Wet ter Bescherming Koopvaardij	38
Artikel 3.4. Besluit bk (Nadere geweldsinstructie)	39
Artikel 17. Regeling bk (Teamleider)	39
Artikel 10.3. Wet ter Bescherming Koopvaardij	42
Artikel 11.4. Wet ter Bescherming Koopvaardij	43
Artikel 23. Regeling bk (Bewaartermijn)	43
Artikel 12. Wet ter Bescherming Koopvaardij	45
Artikel 6. Regeling bk (Embarkatie, rapportage, melding aangewend geweld)	46
Artikel 17. Wet ter Bescherming Koopvaardij	48
Artikel 20. Regeling bk (Bestuurlijke boete kapitein)	49
Hoofdstuk 4. Checklijsten	51
4.1. Inleiding	51
A. Checklijst reisvoorbereiding	53
B. Checklijst buiten piratengevaarlijk/risicogebied	56
C. Checklijst binnen officiële risicogebied	59

D.	Checklijst overleg kapitein/teamleider voor geweldgebruik	62
E.	Checklijst melding geweldgebruik.....	64
F.	Checklijst rapportage na de reis.....	68
5.	Toelichting	71
5.1.	Inleiding	71
5.2.	Informatie verzamelen	71
5.3.	Geweldgebruik	72
5.4.	Meldingen en rapportages	73
	Nationaal	73
	Internationaal	75
5.5.	Overzicht sancties voor de kapitein	77
	Beschermingsmaatregelen.....	77
	Geen toestemming voor particuliere maritieme beveiligers	77
	Einde-reis-rapportage	78
	Melding geweldgebruik.....	78
	Boetecatalogus.....	78
Bijlage 1.	Aanbevolen literatuur en websites	79

Deze handleiding is alleen van toepassing op piraterij in de Zuidelijke Rode Zee, de Golf van Aden en langs een deel van de kust van Oost-Afrika, in het officiële risicogebied (zie afbeelding 2).

Introductie Rode Zee Gebied

Deze Anti-Piraterij Handleiding geldt alleen en specifiek voor piraterij in de zuidelijke Rode Zee, de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika, dus in het officiële en wettelijk vastgelegde risicogebied. Zie figuur 2 voor het daadwerkelijke risicogebied voor piraterij.

Maar, er gebeuren in het Rode Zee gebied veel meer maritieme delicten en zelfs oorlogshandelingen. Ook hier heeft de kapitein een grote verantwoording voor zijn schip en opvarenden. Deze andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen worden hier in het kort beschreven, inclusief het gebied waar ze bestreden worden. Daarna zullen er enkele aanbevelingen gedaan worden aan de kapitein voor die andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen.

Deze Handleiding gaat alleen over piraterij, terwijl deze korte 'Introductie Rode Zee Gebied' ook gaat over andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen in het uitgebreide Rode Zee gebied.

Risico gebieden

Er bestaan rond het zuidelijke gedeelte van de Rode Zee twee verschillende risicogebieden. Eén gebied is specifiek en alleen het gebied waarbinnen officieel tegen piraterij kan worden opgetreden met gewapend particulier maritiem beveiligingspersoneel. Dit piraten-risicogebied is afgebeeld in figuur 2. In dit officiële gebied is gewapende particuliere maritieme beveiliging toegestaan om een NL-schip te verdedigen tegen piraten.



Figuur 1. Gevaarlijk gebied Rode Zee, waar niet alleen zeeroof plaatsvindt

Het andere risicogebied is het gebied waar ook andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen plaatsvinden. Zie Figuur 1. Dit gevaarlijke doorvaartgebied waar andere maritieme misdrijven/oorlogshandelingen plaatsvinden is het gebied waar operaties zoals EUNAVFOR ATALANTA en andere (militaire) instanties plaats vinden:

- Golf van Aden;
- Somalië Bassin;
- Rode Zee;
- Golf van Suez

Als je op een Nederlands gevlagd schip, een schip van een Nederlandse reder of een schip met een andere duidelijke band met Nederland, door het gevaarlijk gebied vaart in de Rode Zee (zie Figuur 1), dan loopt de kapitein de kans dat zijn schip wordt aangevallen, zowel door de lucht als over het water. Als er geen vriendschappelijk oorlogsschip in de buurt is dan staat de kapitein er alleen voor. Hij kan zich niet verdedigen tegen drones en raketten, omdat hij geen luchtwaarschuwingsradar aan boord heeft en ook geen adequate wapens heeft om de aanvalswapens van rebellen uit de lucht te schieten. Gewapende maritieme beveiligers hebben ook niet veel nut tegen raketten en snelle drones. Volgens de Nederlandse wetgeving, mogen gewapende maritieme beveiligers alleen tegen piraterij worden ingezet, en dan ook nog alleen in het wettelijke risicogebied zoals beschreven in het Besluit bescherming koopvaardij (zie Figuur 2). Dat is niet hetzelfde gebied als het gevaarlijke gebied rond de Rode Zee waar andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen plaatsvinden. Er is wel een overlap. Zie ook vorige pagina.

Maar, de kapitein mag te allen tijde zijn schip en bemanning verdedigen als hij wordt aangevallen. Dat is gebaseerd op zelfverdediging ofwel noodweer.

Eventuele vuurwapens moeten dan wel officieel en legaal aan boord zijn, anders kan er een sanctie volgen voor de kapitein wegens illegaal wapenbezit. Hierna worden, ter illustratie voor de kapitein, enkele overeenkomsten en verschillen tussen mogelijke aanvallen op zijn schip beschreven.

Maar de belangrijkste boodschap is dat de kapitein altijd het recht heeft om zijn schip en opvarenden te verdedigen. Dit kan ook zijn het kiezen van een andere koers, een haven niet aandoen of niet door het gevaarlijke gebied varen, desnoods tegen de opdracht van de reder in. De kapitein heeft een vetorecht, omdat hij de uiteindelijke verantwoording heeft aan boord over de veiligheid en beveiliging.

Piraterij

De huidige Handleiding gaat dus alleen en specifiek over piraterij ofwel zeeroof. Dit maritieme misdrijf heeft vier kenmerken:

- Volle zee;
- Onrechtmatige daad van geweld, plundering of gevangenneming;

- Twee schepen of luchtvaartuigen;
- Persoonlijk gewin (geld).

Binnen de territoriale wateren van een kuststaat bestaat juridisch gezien geen piraterij, daar wordt het een 'gewapende overval' genoemd en hier heeft de kuststaat het recht om op te treden. Binnen de territoriale wateren van een kuststaat moet de kapitein ook voldoen aan de wetten van deze kuststaat, zoals het lokale strafrecht en de vuurwapenwetten. Dit naast de wetten van zijn eigen vlaggenstaat. Piraterij valt onder het strafrecht.

Terrorisme

Voor terrorisme, en dus ook voor maritiem terrorisme, bestaat geen duidelijke en algemene definitie. Meestal wordt het beschreven als:

- Gebruik van geweld tegen schepen en zeevarenden met een terroristisch oogmerk. Dit is de bevolking of een deel der bevolking van een land ernstige vrees aan jagen, dan wel een overheid of internationale organisatie wederrechtelijk dwingen iets te doen, niet te doen of te dulden, dan wel de fundamentele politieke, constitutionele, economische of sociale structuren van een land of een internationale organisatie ernstig ontwrichten of vernietigen.
- De motivatie bij terrorisme is vaak politiek of religie, bij piraterij is de motivatie persoonlijk gewin, zoals geld.
- Maritiem terrorisme hoeft niet speciaal uitgevoerd te worden met twee schepen zoals bij piraterij. Ook het beschieten van een koopvaardijship met raketten en drones kan onder terrorisme vallen.
- Maritiem terrorisme vindt plaats binnen alle maritieme zones en in de lucht erboven.
- Maritiem terrorisme valt onder het strafrecht, in vreedetijd.

Gijzeling

- Gijzelen (ontvoeren/kidnapping) is iemand wederrechtelijk van zijn vrijheid beroven met het oogmerk om een ander te dwingen iets te doen of niet te doen.
- Vaak worden opvarenden als gijzelaars gebruikt om bepaalde eisen in te willigen, zoals losgeld of gevangenenruil.

- Gijzeling vindt plaats in alle maritieme zones en in de lucht erboven.
- Gijzelen valt onder het strafrecht.

Oorlogshandeling

Oorlogshandelingen gaan over handelen in het kader van een gewapend conflict (oorlog). De Houthi-rebellen uit Jemen brengen hun daden in verband met het gewapend internationale conflict (oorlog) tussen Israël en Hamas in de Gazastrook. Meerdere landen, zoals de VS en het VK, vallen bases aan in Jemen, waarvandaan raketten en drones worden gelanceerd. Nederland steunt dit en neemt hier ook aan deel. Iran heeft een oorlogsschip in de Rode Zee om de Houthi-rebellen te steunen. Hoewel geen enkel land uit is op escalatie tot een grootscheeps internationaal gewapend conflict (oorlog), kan de huidige situatie wel betekenen dat er in het gevaarlijke zeegebied feitelijk een gewapend internationaal conflict ontstaat, waarbij ook Nederlandse koopvaardischepen betrokken kunnen raken. Dan kan men misschien wel spreken van oorlogshandelingen die vallen onder het Internationaal Humanitair Oorlogsrecht c.q. het Zeeoorlogsrecht.

Aanbevelingen voor de kapitein

Gebruik voor de bescherming tegen piraterij de onderhavige Handleiding.

De kapitein moet dus, naast piraterij, ook rekening houden met allerlei andere maritieme misdrijven en zelfs met oorlogshandelingen. Zie hiervoor. De Handleiding die voor u ligt gaat alleen en specifiek over de bescherming van het schip en opvarenden tegen piraterij in een afgebakend risicogebied. Dat is een ander gebied is dan waar de eerdergenoemde maritieme misdrijven/oorlogshandelingen, inclusief bescherming ertegen, plaatsvinden.

Hieronder staan nog enkele aanbevelingen die de kapitein kan opvolgen bij andere maritieme incidenten/oorlogshandelingen. Overleg tussen reder en kapitein in dit geval uiterst belangrijk.

Deze gehele Handleiding gaat over piraterij, terwijl deze korte 'Introductie Rode Zee Gebied' gaat over andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen.

Reisvoorbereiding

Gedurende de reisvoorbereiding maken de reder en kapitein uit of ze wel of niet door de Rode Zee zullen varen. Momenteel (december 2025) worden de reders door de Nederlandse overheid geadviseerd om niet door de Rode Zee te varen maar om rond Kaap de Goede Hoop te varen. Mocht het advies van de Nederlandse overheid op basis van veranderde feiten en omstandigheden wijzigen, dan kunnen de reder en kapitein hun beslissingen aanpassen. Dit moet uiteraard in onderling overleg, maar de kapitein beslist uiteindelijk over het niet-varen door de Rode Zee i.v.m. gevaar voor de veiligheid van schip en opvarenden. De kapitein kan hierbij de volgende punten in overweging nemen:

- Zorg voor een specifieke dreigingsanalyse en een risico assessment;
- Zorg dat de meest recente informatie en adviezen, inclusief die van de *Company Security Officer (CSO)*, onverkort aan boord aanwezig zijn;
- Denk aan de actieve vraag- en onderzoeksplicht voor de kapitein;
- Maak gebruik van alle informatie, zoals Bijlage 1 en bepaalde websites:
 - kustwacht.nl;
 - maritimeglobalsecurity.org;
 - ukmto.org;
 - eunavfor.eu;
 - mscio.eu;
 - imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Red-Sea.aspx
- Overleg met de reder over VPD en/of gewapende particuliere maritieme beveiligers;
- Maak beleid over het aan- of uitzetten van de AIS, SSAS en andere sensoren;
- Vertrek niet uit de haven voordat alles in orde is.

Routing

- Beslis over het gebruik van de *Maritime Security Transit Corridor (MSTC)* en de lokale verkeersscheidingsstelsels;
- Zorg voor een permanente evaluatie van de algemene en specifieke risico's die het schip loopt op het gebied van aanvallen, maar ook op het gebied van navigatie en aanvaringen.

- De marines van de VS en het VK, evenals de Nederlandse regering, beschouwen de dreiging van Houthi-rebellen in het zuiden van de Rode Zee, dat is tussen 12° N en 16° N, als zeer hoog. Speciaal voor schepen met een band met Israël.
- Indien het schip op de VHF wordt benaderd door 'Yemeni Navy' om koers te veranderen naar Al Hudayah of een andere locatie aan de noordwest kust van Jemen, dan zijn de acties:
- Deze VHF-oproep negeren en het eigen vaarplan aanhouden als dat nog veilig is.
- Een coalitie-oorlogsschip oproepen op kanaal 16, om positie, koers, vaart en intenties door te geven, en/of om advies te vragen.
- Het incident doorgeven aan de relevante instanties, zoals Kustwacht NL, UKMTO of de Amerikaanse marine. Zie hierna en Bijlage 1.

Rapporteren

- Nederlands gevlagde schepen of schepen met een andere band met Nederland krijgen het advies als ze door het gevaarlijke gebied varen om dit (vrijwillig/goed zeemanschap) te melden en ook om elke verdachte situatie of aanval door te geven aan een van de onderstaande operatiecentra, zoals:
- United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO) via www.ukmto.org.
- Maritime Security Centre Indian Ocean (MSCIO) via www.msicio.eu.
- U.S. Naval Forces Central Command (NAVCENT) via www.cusnc.navy.mil.
- European Union Naval Force Operation ATALANTA via eunavfor.eu.
- NATO Shipping Centre (NSC)/Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) via shipping.nato.int/ncs/reporting.
- Kustwacht Nederland via mik-nl@kustwacht.nl of security@kustwacht.nl.
- Rapporteer elk gebruik van geweld aan het Openbare Ministerie (OM) in Nederland;
- Rapporteer ook aan de eigen CSO, dus de scheepsbeheerder.

De kapitein moet bovenstaande informatieadressen permanent controleren op juistheid. Het is belangrijk dat de kapitein altijd de juiste en correcte informatie tijdig ontvangt, voordat hij de beslissing neemt of hij wel of niet door het gevaarlijke gebied vaart. Naast de informatie van de reder, dient de kapitein ook permanent te worden voorzien van de laatste en meest actuele informatie door het ministerie van Defensie in het kader van de nationale samenwerking tussen koopvaardij en Defensie/Koninklijke Marine. Dit gebeurt meestal via de Nederlandse Kustwacht aan de CSO's van de rederijen. De kapitein kan ook rechtstreeks aan de Kustwacht Nederland vragen om de laatste actuele informatie (security@kustwacht.nl).

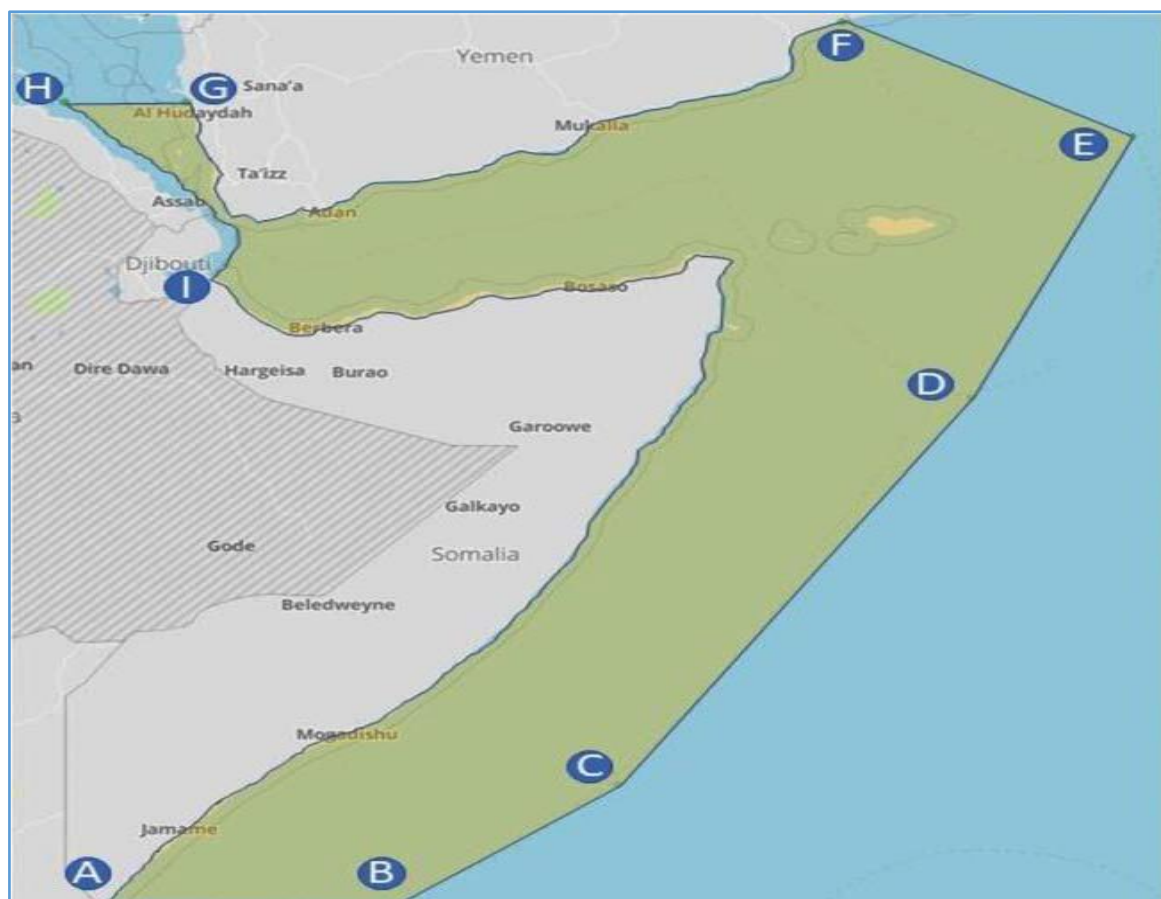
Deze gehele Handleiding gaat over piraterij, terwijl deze korte 'Introductie Rode zeegebied' gaat over andere maritieme misdrijven en oorlogshandelingen rond de Rode Zee.

Hoofdstuk 1. Introductie Anti-Piraterij Handleiding

1.1. Inleiding

Het doel van deze Handleiding is ook om de kapitein meer inzicht en informatie te geven bij het aan boord nemen van gewapende particuliere maritieme beveiligers, dus niet-militairen met vuurwapens tegen piratenaanvallen.

Omdat de Nederlandse wetgeving alleen gaat over piraterij in het zuidelijke gedeelte van de Rode Zee, de Golf van Aden en langs Oost-Afrika, geldt deze Handleiding alleen voor het officiële en wettelijke risicogebied, ook wel genoemd het 'piratengevaarlijk gebied'. Deze wetgeving geldt dus niet voor andere piratengevaarlijke gebieden zoals in de Golf van Guinee, maar ook niet voor andere maritieme misdrijven/oorlogshandelingen in en rond de Rode Zee. Zie ook de korte 'Introductie Rode zee Gebied' op pagina 7 van deze Handleiding.



Figuur 2. Het officiële risicogebied voor piraterij volgens de NL-wetgeving (Besluit bescherming koopvaardij)

Kortom, alleen in dit risicogebied mogen Nederlands gevlagde schepen gebruik maken van gewapende particuliere beveiligers. Dit officiële 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, als de kapitein zijn verantwoordelijkheden en bevoegdheden te buiten gaat. 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).

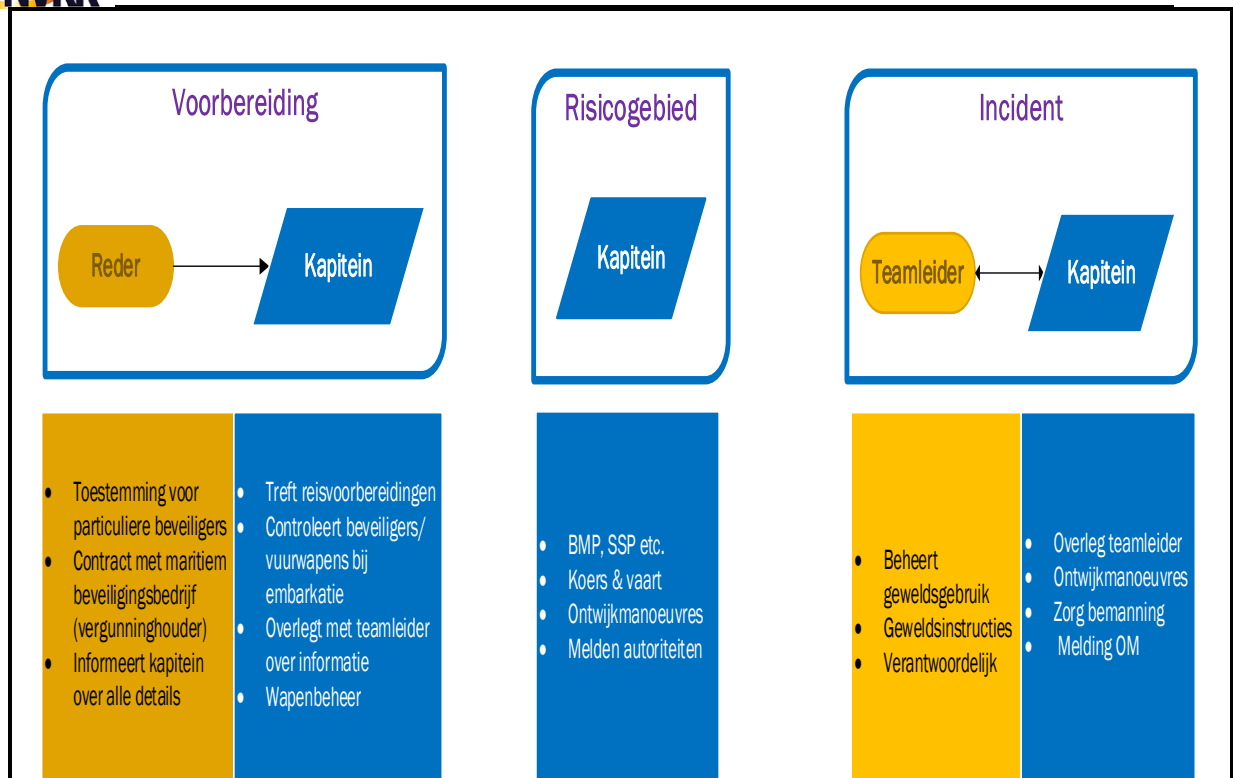
De wet- en regelgeving over particuliere gewapende beveiliging is in werking getreden per 1 februari 2022. Indien de juiste toestemmingen en vergunningen zijn verleend is het toegestaan om in de Golf van Aden en gedeeltelijk langs Oost-Afrika met gewapende particuliere beveiligers te varen. Zie figuur 2 voor het risicogebied waar gewapende particuliere beveiligers zijn toegestaan volgens de Nederlandse wet.

Het aanvraagproces voor deze gewapende beveiliging zal hieronder worden uiteengezet om de kapitein iets meer inzicht te geven. De figuren 3 en 4 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 (militairen), of dat particuliere maritieme beveiliging met vuurwapens mogelijk is. Het beginsel luidt: “VPD, tenzij...”.
3. Indien de scheepsbeheerder officiële toestemming voor gewapende particuliere maritieme 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 wapennummers door aan de kapitein.
7. De kapitein controleert aan de hand van deze gegevens de particuliere maritieme beveiligers en hun vuurwapens bij het aan boord komen.
8. De kapitein controleert samen met de teamleider van de particuliere maritieme 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 of vaart 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 munitiekluizen.
14. Maximaal twee uur voor aankomst in het officiële risicogebied krijgt de teamleider de sleutel van de wapen- en munitiekluizen.
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 ILT over de hele reis, de zogenaamde einde-reis-rapportage.



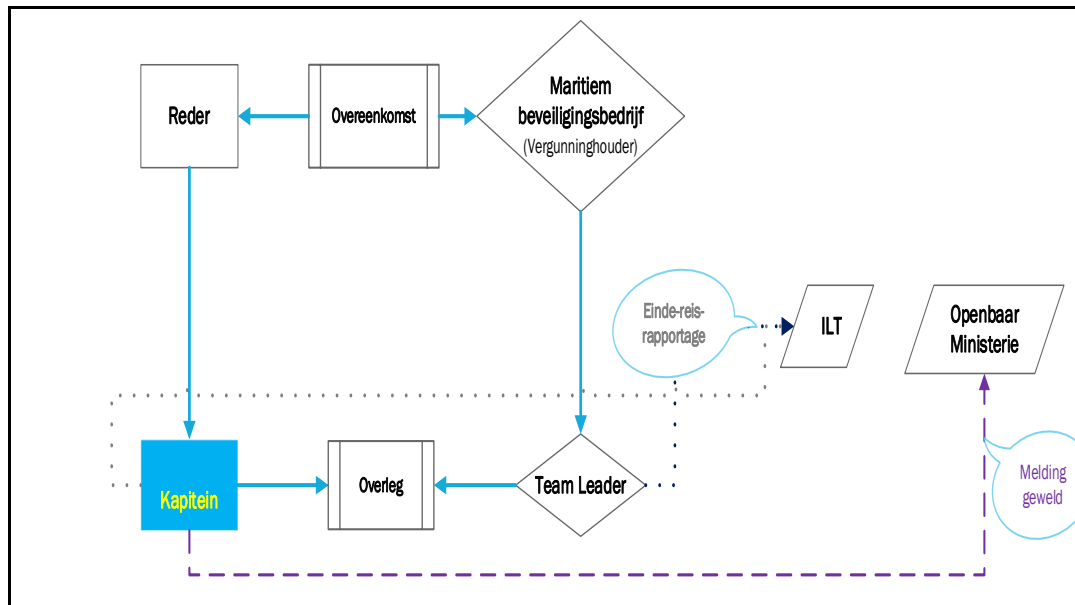
Figuur 3. Overzicht proces particuliere gewapende beveiligers.

1.3. Kapitein

De kapitein:

- krijgt minimaal alle wettelijk verplichte informatie van zijn scheepsbeheerder.
- heeft een actieve vraag- en onderzoeksplicht.
- zorgt voor goede reisvoorbereiding, inclusief alle beschermingsmaatregelen.
- controleert de 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 munitiekluizen aan de teamleider.
- meldt zijn vaarbewegingen binnen het officiële risicogebied aan de juiste autoriteiten (zie ook p. 75 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 beheeren in de wapenkluizen.
- is bij debarkatie verantwoordelijk voor de correcte lokale papieren voor de vuurwapens, omdat hij mogelijk vuurwapens invoert in een vreemde kuststaat.
- stuurt een algemene rapportage over hele reis aan de IL&T in Nederland.



Figuur 4. Overzicht WtBK.

1.4. Leeswijzer

Na de introductie van het Rode Zee Gebied, komt Hoofdstuk 1 als de introductie tot deze Handleiding. Hoofdstuk 2 geeft alle relevante 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**' is in deze wetsartikelen 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 voor de kapitein op enkele gecompliceerde onderwerpen.

Hoofdstuk 2. Wetgeving en definities

2.1. Inleiding

In deze paragraaf wordt kort de vigerende wet- en regelgeving over piraterij beschreven. Daarmee weet de kapitein ook 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 van de wetgeving. Die is te vinden op de website: wetten.overheid.nl.

De wet- en regelgeving over piraterij 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 2.

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):

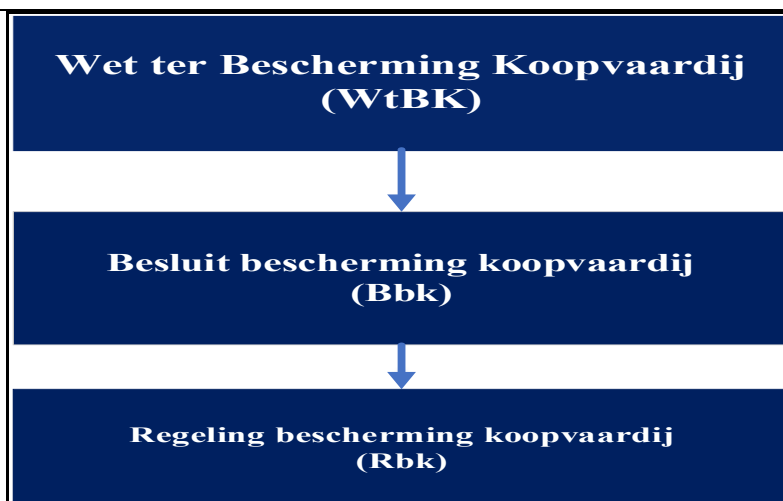
- Bevat voor iedereen geldende algemene verplichte voorschriften.
- Geeft in grote lijnen aan welke regels er gelden over dit onderwerp.
- Is vastgesteld door de Eerste en Tweede Kamer, na advies van de Raad van State.
- De wet veranderen duurt jaren.

Besluit bescherming koopvaardij (Bbk):

- Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) of 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 5. Hiërarchie wet, besluit en regeling.

2.3. Definities en begrippen

Hieronder staan 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 heeft de auteur 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 zijn schip.
Geneeskundige verklaring	Geneeskundige verklaring van geschiktheid voor het verrichten van maritieme beveiligingswerkzaamheden aan boord.
Geweld	Elke dwangmatige kracht van meer dan geringe betekenis uitgeoefend op personen of zaken.

Geweldsinstructies	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: • In welke mate; • Onder welke voorwaarden; • Wie geeft de bevoegdheid. • Onder welke omstandigheden; • Op welke wijze; • Wanneer van toepassing;
Geweldsmiddel	Door de wet aangewezen uitrusting en bewapening waarmee geweld mag worden uitgeoefend aan boord.
Gijzeling	Piraten hebben de controle over het schip en houden opvarenden in bedwang.
Maritiem beveiligingsbedrijf	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 particulier maritiem beveiligingspersoneel.
Maritieme beveiligingswerkzaamheden	Het bewaken van de veiligheid van personen en goederen aan boord van een schip door particulier maritiem beveiligingspersoneel.
Melding geweldgebruik	Een verplichte melding door de kapitein aan het Nederlandse 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.
Noodweerexces	Overschrijding van de criteria en voorwaarden van noodweer/zelfverdediging ten gevolge van hevige emoties, zoals angst, woede of paniek.
Opslagplaats	Locatie op land of op een varend schip waarvan de vergunninghouder gebruik maakt voor opslag van vuurwapens en munitie. Dit is dus niet de wapenkluis aan boord.

Particulier maritiem beveiligingspersoneel	Personeel in dienst van een maritiem beveiligingsbedrijf of personeel dat ter beschikking is gesteld aan het maritiem beveiligingsbedrijf op basis van een uitzendovereenkomst.
Particulier beveiligingsteam	Het op een schip in te zetten of ingezette particulier maritiem beveiligingspersoneel, met inbegrip van de teamleider.
Particulier maritiem beveiligster	Lid van het beveiligingsteam dat door de vergunninghouder op een schip wordt of is ingezet.
Piraterij	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)
Poging	Nadering van het schip door een vaartuig met piraten.
Rapportage	Een rapport door de kapitein na de reis met particuliere maritieme beveiligsters (einde-reis-rapportage).
Risicogebied	Het officiële zeegebied waar piraten kunnen worden verwacht. In het Besluit bk zijn de juiste coördinaten beschreven. Zie ook figuur 1 van deze Handleiding.
Scheepsbeheerder	De scheepsbeheerder als bedoeld in artikel 1 Wet Bemanning Zeeschepen (reder).
Teamleider	De particuliere maritieme beveiligster 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.
Toestemming	Toestemming om particuliere beveiligsters in te huren
Toezichthoudende ambtenaren	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.
Transport	Verplaatsing van een schip tussen twee of meer zeehavens.
Vergunninghouder	Particulier maritiem beveiligingsbedrijf dat houder van een vergunning is zoals bedoeld in de wet.

Vergunning	Wettelijke toestemming om diensten door particuliere maritieme beveiligers te laten verrichten.
Vervoerskoffer	Een draagbare en met een slot af te sluiten bewaarplaats van de toegestane gewelddsmiddelen (vuurwapens).
Wapenkluis	Met een slot af te sluiten opslagruimte aan boord, bestemd voor de vervoerskoffers met gewelddsmiddelen (vuurwapens).
Zeevarende	Een natuurlijke persoon die in enige hoedanigheid werkzaamheden verricht aan boord van een schip.
Zelfverdediging/ noodweer	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: • Geweldgebruik moet proportioneel zijn, dus niet meer geweld gebruiken dan noodzakelijk is om de aanval af te slaan. • Onmiddellijk dreigend gevaar, zoals een agressieve nadering met vaartuig waarbij gerichte wapens en ladder zichtbaar zijn. • Schip niet door eigen schuld in gevaar gebracht, dus ook preventieve maatregelen, zoals vermeld in de meest recente versie van de BMP etc.

Tabel 1. Begrippentabel.

Hoofdstuk 3. Belangrijke voorschriften voor de kapitein

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 omkaderd*) 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 2 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 kunnen zijn voor de kapitein.

In deze Handleiding worden alleen de belangrijkste artikelen en bepalingen uitgelegd voor de kapitein, omdat deze Handleiding anders onleesbaar zou worden. Voor de volledige en actuele tekst wordt verwezen naar de geldende wet- en regelgeving. Voor de liefhebber is de toelichting (Memorie van Toelichting of Nota van Toelichting) op bepaalde 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 particuliere maritieme beveiligers	Art. 6.2 Art. 6.3	Art. 2.4.	Art. 6.2

Tabel 2. Overzicht artikelen uit de NL wet- en regelgeving over piraterij.

In bovenstaande tabel 2 zijn alleen de artikelen genoemd die over de kapitein gaan.

Voor de kapitein zijn andere artikelen mogelijk meer context, maar uiteraard vaak ook relevant en belangrijk voor hem.

Artikel 6. Wet ter Bescherming Koopvaardij (WtBK)

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 geweldsmiddelen, 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 voor de beschermingsmaatregelen aan boord is. De kapitein kan altijd aan de scheepsbeheerder vragen om meer of specifieke beschermingsmaatregelen als de kapitein dat nodig vindt.

- Lid 2 stelt dat kapitein zich ervan moet vergewissen dat er toestemming is van de Minister om gewapende particuliere maritieme beveiligers aan boord te nemen. De scheepsbeheerder moet deze informatie aan de kapitein verstrekken. De kapitein moet hier anders actief om vragen bij de scheepsbeheerder.
- Verder moet de kapitein voldoen aan alle regels over beschermingsmaatregelen, gegevens van de particuliere maritieme 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 maritieme 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/vergunningen. Zie hierna 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 maritieme beveiligers embarkeren in een vreemde haven.

Slechte controle kan de kapitein een boete opleveren.

Hierna worden alle details van artikel 6 WtBK nog een keer uitgelegd voor de kapitein, nu inclusief alle onderwerpen en details uit de lagere wet- en regelgeving. De meest belangrijke onderwerpen zijn:

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

Hierna wordt dieper ingegaan op de beschermingsmaatregelen die de wet noemt en vooral op de uitwerking van deze maatregelen 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 maritieme beveiliging moet de scheepsbeheerder aantonen dat de redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen zullen worden getroffen. Dus niet altijd zijn alle maatregelen verplicht. Dit 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 maritieme 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. *verrekijkers voor het team op de brug;*
 - b. *schijnwerpers;*
 - c. *harmonica-scheermesdraad;*

- d. materialen die de mogelijkheid bieden tot vergrendeling van deuren en luiken die toegang geven tot de brug, de verblijven van de bemanning en passagiers en de machinekamers en;*
- e. materialen die de mogelijkheid bieden tot versterking van ramen en 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 schuimspuiten bij mogelijke toegangspunten aan dek;*
 - d. het voorbereiden van de bemanning door oefeningen die gericht zijn op bescherming tegen piraterij;*
 - e. de vergrendeling van deuren en luiken die toegang geven tot de brug, de verblijven van de zeevarenden 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 bk 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 uiteindelijk verantwoordelijk is.
- Lid 2 van artikel 3 Regeling adresseert rechtstreeks de kapitein van het schip. Voordat hij 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 de 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 de verantwoordelijke persoon.
- Lid 4 stelt dat de scheepsbeheerder bij het indienen van de aanvraag voor particuliere maritieme 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 maritieme beveiligers te varen. Maar, het is de kapitein die aan boord verantwoordelijk is.

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 maritieme 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. 46.
- 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 maritieme 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;
 - Wapenkuis 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.

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 wapenkluis 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 munitiekluisen, ofwel kasten, bergplaatsen of hutten.
- Vuurwapens en munitie worden in separate wapenkluisen opgeslagen.
- De kapitein bewaart de sleutels van de wapen- en munitiekluisen. 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 maritieme 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 deelneemt aan veiligheidsoefeningen aan boord van het schip, na opdracht daartoe van de **kapitein**.*

Uitleg

- Artikel 5.9 onder lid 1b Besluit bk stelt dat de particuliere maritieme 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 munitiekluis)

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

Uitleg

- Het Besluit bk stelt dat de vuurwapens en munitie op veilige wijze moeten worden opgeslagen in afgesloten wapen- en munitiekluisen. De scheepsbeheerder moet voor deze kluisen zorgen, terwijl de kapitein aan boord daarvoor verantwoordelijk voor is.
- 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 vuurwapens of munitie;

- Vuurwapens moeten altijd gescheiden van de munitie worden opgeslagen, dus in verschillende kluizen.
- De Regeling bk geeft meer details voor beheer en opslag. Zie hierna.

Artikel 3.3. Besluit bk (Verantwoordelijkheid kapitein)

Zie pagina 33 en verder.

Artikel 4. Regeling bk (Wapenkluizen en vervoerskoffers met geweldsmiddelen)

1. *De wapenkluizen 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 wapenkluizen.*
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 wapenkluizen.*

10. De teamleider ziet erop toe dat de vuurwapens regelmatig worden onderhouden en adequaat werken overeenkomstig de instructies van de vergunninghouder.

Uitleg

- 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 geweldsmiddelen;
- Wapens en munitie komen met vervoerskoffers aan boord. Daarna worden deze gescheiden opgeslagen in respectievelijk de wapenkuis en de munitiekuis.
- 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 kluizen.
- De vervoerskoffers 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 maritieme 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 maritieme 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. 64 van deze Handleiding voor de checklijst over dit overleg tussen kapitein en teamleider.
- De teamleider geeft opdracht tot gebruik van geweld. Particuliere maritieme 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 maritieme beveiligers vaststelt.
- Deze geweldsinstructie kan worden gevonden in artikel 3.4. Bbk.

Artikel 3.4. Besluit bk**(Nadere geweldsinstructie)**

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

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 maritieme beveiligers de operationele leiding heeft over eventueel geweldgebruik tegen piraten, dus niet de kapitein.
- De teamleider is de baas van de particuliere maritieme beveiligers, maar deze vallen als opvarenden uiteindelijk allemaal onder de kapitein.
- De kapitein heeft het gezag over de particuliere maritieme 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 dan 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 maritieme 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 geluids- en video-opnamen mag zien en beluisteren, ook die van de particuliere maritieme beveiligers.
- De kapitein kan dit doen via de teamleider.
- Zodra de bestanden zijn verstuurd naar het OM of het ministerie in Nederland moeten eventuele kopieën van bestanden aan boord vernietigd worden.

- 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 maritieme beveiligers aan boord waren een rapportage gemaakt moet worden voor de ILT. Zie hun 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 maritieme beveiligers. Zie artikel 11 WtBK hiervoor.
- Voor de inhoud van deze einde-reis-rapportage zie p. 68 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 direct na het geweldgebruik verstuurd aan het Openbare Ministerie in Nederland.
- Zie voor de inhoud van deze geweldsmelding ook p. 64 van deze Handleiding. Deze checklijst 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 kan al geweldgebruik gezien worden, dus een melding aan het OM. Zie ook de definities bij deze wet- en regelgeving, op pagina 20 van deze Handleiding.

Artikel 6. Regeling bk (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 bemanningslijst 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 een 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 checklijst 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 maritieme beveiligers.

- Het niet goed controleren van de particuliere maritieme 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 bk (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 maritiem 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 kunnen 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 voldoet 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 c.q. de Wet economische delicten (WED) worden berecht.

Hoofdstuk 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 maritieme 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 in deze Handleiding zodat aan boord elke checklijst apart kan worden gedownload of afgedrukt. Daarmee kan iedereen op elke plaats dezelfde checklijst gebruiken. Door de unieke nummering kan een checklijst 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.

Engelstalige checklijsten kunnen/moeten gebruikt worden voor de meldingen aan MSCIO en UKTMO, Kustwacht Nederland en de eigen scheepsbeheerder. Zie de Engelstalige *Anti-Piracy Manual Shipmaster* op www.nvkk.nl.

De onderstaande checklijsten treft u in deze Handleiding aan:

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

A. Checklijst reisvoorbereiding

Deze checklijst:

- is bedoeld voor intern gebruik en als geheugensteun voor de kapitein.
- 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 maritieme beveiligers.
- helpt bij het plannen en uitvoeren van beschermingsmaatregelen, hierbij speelt de schepbeheerder ook een grote rol.
- 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.
- kan als bijlage worden gevoegd bij wettelijk verplichte formulieren, dat bespaart de kapitein tijd bij het invullen van deze officiële formulieren, zoals de eindrapportage.
- kan ook separaat worden ingevuld met het itemnummer en JA of NEE.

Voorbeelden:

A.2. JA
A.3. NEE
Etc.

De checklijst A begint op de volgende pagina.

A Checklijst reisvoorbereiding		
A.1.	Datum/ plaats embarkatie en verwachte debarkatie beveiligers en vuurwapens. Embarkatie: Verwachte debarkatie:	
A.2.	Heeft de kapitein de particuliere maritieme beveiligers en hun vuurwapens grondig gecontroleerd bij embarkatie?	JA/NEE
A.3.	Is het aantal beveiligers, hun namen en nationaliteit conform opgave scheepsbeheerder/ officiële toestemming?	JA/NEE
A.4.	Is het aantal, merk, type en registratienummer van de vuurwapens conform opgave scheepsbeheerder/ officiële toestemming?	JA/NEE
A.5.	Is het aantal en kaliber van de munitie conform opgave scheepsbeheerder/ officiële toestemming?	JA/NEE
A.6.	Zijn de bijbehorende officiële documenten van beveiligers, vuurwapens en munitie, inclusief die van de kuststaat, conform opgave scheepsbeheerder/ officiële toestemming?	JA/NEE
A.7.	Zijn de wapenkluizen aan boord conform de regelgeving?	JA/NEE
A.8.	Is het aantal sets handboeien aan boord bekend?	JA/NEE
A.9.	Is het aantal camera's en microfoons aan boord bekend?	JA/NEE
A.10.	Is er een kopie van de eindgebruikerscertificaten voor wettig eigendom vuurwapens aan boord? (eigendomsbewijs)	JA/NEE
A.11.	Is er een kopie van de toestemming van de scheepsbeheerder en contract tussen scheepsbeheerder en maritiem beveiligingsbedrijf (vergunninghouder) aan boord?	JA/NEE
A.12.	Is er een kopie van de vergunning en van alle ISO-certificaten, zoals 9001:2015, 2800:2007 en 28007:2015 aan boord?	JA/NEE
A.13.	Werd het vertrek uitgesteld, omdat niet werd voldaan aan alle voorwaarden en regels?	JA/NEE
A.14.	Zijn de wapens en munitie opgeslagen volgens de voorschriften?	JA/NEE

A.15.	Is de kennis van de Nederlandse wetgeving over piraterij, zoals geweldsinstructies, gecontroleerd bij de particuliere maritieme beveiligers?	JA/NEE
A.16.	Heeft er adequaat overleg (vergewissen) tussen de kapitein en de teamleider plaatsgevonden, inclusief uitwisseling gegevens volgens wetgeving?	JA/NEE
A.17	Zijn aan boord alle belangrijke telefoonnummers gecontroleerd en gedistribueerd?	JA/NEE
A.18	Is er beleid over de AIS aan/uit in risicogebied?	JA/NEE
A.19	Zijn alle redelijkerwijs mogelijke beschermingsmaatregelen getroffen volgens de officiële toestemming, BMP en SSP?	JA/NEE
A.20.	Eventuele aanvullingen of op- en aanmerkingen door de kapitein	

B. Checklijst buiten piratengevaarlijk/risicogebied

Deze checklijst:

- is bedoeld voor intern gebruik en als geheugensteun voor de kapitein.
- wordt gebruikt vanaf de embarkatie van het beveiligingsteam tot aan het bereiken van het piraterijgevaarlijk ofwel het officiële risicogebied.
- kan als bijlage worden gevoegd bij wettelijk verplichte formulieren, dat bespaart de kapitein tijd bij het invullen van deze officiële formulieren, zoals de eindrapportage
- kan ook separaat worden ingevuld met het itemnummer en JA of NEE.

Voorbeelden:

B.2. JA
B.3. NEE
Etc.

De checklijst B begint op de volgende pagina.

B. Checklijst buiten risicogebied

B.1.	Zijn er oefeningen tussen bemanning en particuliere maritieme beveiligers uitgevoerd, zoals over geweldsinstructies?	JA/NEE
B.2.	Is er bekendheid en naleving van de geweldsinstructies aan boord, met name bij de particuliere maritieme beveiligers?	JA/NEE
B.3.	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?	JA/NEE
B.4.	Is er aan boord bekendheid en naleving van alle aanwijzingen van het OM in Nederland, maar ook, indien relevant, die van de kuststaat?	JA/NEE
B.5.	Beheert de kapitein de sleutel van de wapenkluizen cf. de wetgeving?	JA/NEE
B.6.	Zijn de particuliere maritieme beveiligers geïntegreerd in de veiligheidsprotocollen aan boord, zoals oefengelegenheid en bescherming, maar ook sloepen- en brandrol?	JA/NEE
B.7.	Zijn de werkroosters, werk- en rusttijden van de particuliere maritieme beveiligers gecontroleerd door de kapitein?	JA/NEE
B.8.	Zijn de wapens en munitie, conform de wet, separaat opgeslagen?	JA/NEE
B.9.	Is de munitie volgens voorschriften gecontroleerd, zoals temperatuur en uiterste houdbaarheidsdatum?	JA/NEE
B.10	Zijn alle beschermingsmaatregelen getroffen volgens wetgeving en BMP?	JA/NEE
B.11	Heeft de kapitein toestemming gegeven voor schietoefeningen?	JA/NEE
B.12	Worden de wapens alleen gebruikt door gecertificeerde personen?	JA/NEE
B.13	Zijn twee (2) uur voor binnenvaren risicogebied de sleutels van de wapenkluizen overgedragen aan de teamleider?	JA/NEE
B.14	Wordt gebruik gemaakt van een mogelijkheid om in konvooi te varen in het risicogebied?	JA/NEE
B.15	Wordt er gebruikgemaakt van de mogelijkheden voor extra bescherming, zoals door marineschepen?	JA/NEE
B.16	Is de tijd en locatie van binnenvaren risicogebied vastgelegd.	JA/NEE

B.17	Is het binnenvaren risicogebied en vaarbewegingen aan de lokaal coördinerende autoriteiten, zoals MSCIO en UKMTO, gemeld?	JA/NEE
B.18	Zijn alle toegangen tot accommodatie en andere vitale ruimtes geblokkeerd voor toegang vanaf buiten?	JA/NEE
B.19	Zijn alle openingen die piraten toegang kunnen geven tot accommodatie (patrijspoorten, deuren etc.) afgesloten?	JA/NEE
B.20	Zijn de meest waarschijnlijke scenario's nagelopen?	JA/NEE
B.21	Zijn de opvarenden geïnformeerd over veilige positie, zoals citadel?	JA/NEE
B.22	Aanvullingen of op- en aanmerkingen van de kapitein	

C. Checklijst binnen officiële risicogebied

Deze checklijst:

- is bedoeld voor intern gebruik en als geheugensteun voor de kapitein.
- geeft de kapitein hulp bij het varen binnen piraterijgevaarlijk gebied ofwel het 'officieel risicogebied', maar ook tijdens een eventueel treffen met piraten.
- helpt bij het uitvoeren van laatste beschermingsmaatregelen.
- kan als bijlage worden gevoegd bij wettelijk verplichte formulieren, dat bespaart de kapitein tijd bij het invullen van deze officiële formulieren, zoals de eindrapportage.
- De checklijsten kunnen ook separaat worden ingevuld met het itemnummer en JA of NEE.

Voorbeelden:

C.2. JA
C.3. NEE
Etc.

Checklijst C begint op de volgende pagina.

C. Checklijst binnen piraterijgevaarlijk gebied

C.1.	Zijn alle beschermingsmaatregelen genomen?	JA/NEE
C.2.	Zijn de uitkijken gebriefd en op tactische plaatsen gezet?	JA/NEE
C.3.	Is er gebruik gemaakt van dummy poppen als uitkijk?	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 bezetting van de radar en andere relevante instrumenten?	JA/NEE
C.9.	Zijn er korte wachten voor wachtpersoneel aan dek/brug vastgesteld?	JA/NEE
C.10.	Zijn er schepen die dichtbij proberen te komen?	JA/NEE
C.11.	Is er gemanoevreerd 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 enterering door piraten te voorkomen?	JA/NEE
C.14.	Worden de dagelijkse posities, incidenten, sitreps etc. doorgegeven aan de autoriteiten, nationaal en internationaal?	JA/NEE
C.15.	Worden werkroosters en werklijsten voor de particuliere maritieme beveiligers bijgehouden?	JA/NEE
C.16.	Heeft de teamleider de verantwoordelijkheid voor opslag, beheer en gebruik van alle wapens en munitie, dus nadat hij de sleutel heeft ontvangen?	JA/NEE
C.17.	Werkt de AIS en SSAS normaal en zijn de maatregelen volgens het SSP genomen	JA/NEE
C.18.	Zijn de <i>Best Management Practices</i> (BMP) uitgevoerd en onderhouden?	JA/NEE
C.19.	Worden de tijd en locatie van incidenten genoteerd?	JA/NEE
C.20.	Is het noodcommunicatieplan start gereed?	JA/NEE

C.21.	Wordt er voldaan aan alle wettelijke regels?	JA/NEE
C.22.	Aanvullingen, op- en aanmerkingen van de kapitein	

D. Checklijst overleg kapitein/teamleider voor geweldgebruik

Deze checklijst:

- is bedoeld voor intern en extern gebruik en als geheugensteun voor de kapitein.
- stelt vast dat het schip wordt bedreigd door piraten en stelt verder vast dat er wel/geen geweld wordt gebruikt.
- laat zien welke ‘hokjes afgevinkt’ zijn, dat is 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.
- stelt vast dat de kapitein en de teamleider overleg hebben gehad over het resultaat van alle beschermingsmaatregelen en de teamleider opdracht mag geven tot het gebruik van geweld, of
- stelt vast dat overleg tussen kapitein en teamleider redelijkerwijs niet kon worden afgewacht en dat de teamleider geweld mag gebruiken tegen de piraten, en dat hij vanaf dat moment verantwoordelijk is voor het gebruik van geweld tegen piraten.
- kan als bijlage worden gevoegd bij wettelijk verplichte formulieren, dat bespaart de kapitein tijd bij het invullen van deze officiële formulieren, zoals de eindrapportage.
- De checklijsten kunnen ook separaat worden ingevuld met het itemnummer en JA of NEE.

Voorbeelden:

D.2. JA
D.3. NEE
Etc.

De checklijst D begint op de volgende pagina.

D Checklijst overleg kapitein/teamleider voor geweldgebruik		
D.1.	Bevindt het schip zich in het officiële risicogebied?	JA/NEE
D.2.	Zijn alle relevante beschermingsmaatregelen genomen (wetgeving, SSP en BMP)?	JA/NEE
D.3.	Is er hulp gevraagd bij de lokaal coördinerende autoriteiten (MSCIO, UK-MTO, enz.)?	JA/NEE
D.4.	Hebben de preventieve beschermingsmaatregelen het gevaar afgewend?	JA/NEE
D.5.	Zijn er wapens, ladder of ander klimmateriaal gezien bij de piraten?	JA/NEE
D.6.	Zijn er wapens getoond door de piraten?	JA/NEE
D.7.	Worden er wapens gebruikt door de piraten?	JA/NEE
D.8.	Is er sprake van onmiddellijke dreiging?	JA/NEE
D.9.	Is de veiligheid van eigen schip, opvarenden en lading in gevaar?	JA/NEE
D.10.	Zijn alle mogelijkheden tot voorkoming van geweldgebruik tevergeefs benut?	JA/NEE
D.11.	Is er assistentie in de nabijheid?	JA/NEE
D.12.	Is iedereen op de hoogte van de geweldinstructies?	JA/NEE
D.13.	Wordt geweldgebruik zoveel mogelijk vastgelegd?	JA/NEE
D.14.	Stellen de teamleider en kapitein vast dat alle mogelijke preventieve maatregelen niet hebben geholpen en dat alleen geweldgebruik het schip en opvarenden kon verdedigen tegen aanvallende piraten?	JA/NEE
D.15.	Is geweldgebruik het laatste middel om schip, opvarenden en lading te beschermen.	JA/NEE
D.16.	Is het geweld van de piraten proportioneel en subsidiair beantwoord?	JA/NEE
D.17.	Is de scheepsmanager/CSO geïnformeerd?	JA/NEE
D.18.	Aanvullingen, op- en aanmerkingen van de kapitein	

E. Checklijst melding geweldgebruik

Deze checklijst:

- is bedoeld voor intern en extern gebruik en als geheugensteun voor de kapitein.
- stelt vast dat het schip geweld heeft gebruikt tegen piraten.
- meldt het gebruikte geweld tegen de piraten aan het Nederlandse OM.
- wordt onmiddellijk na geweldgebruik opgesteld door de kapitein. De teamleider rapporteert niet over geweldgebruik.
- met 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.
- met geweldsmelding is niet de einde-reis-rapportage over de gehele reis. dat is een afzonderlijke rapportage en is gericht aan de ILT. Zie p. 75.
- is te gebruiken als bijlage bij het officiële meldingsformulier geweldgebruik volgens Bijlage 6 Regeling.
- kan als bijlage worden gevoegd bij andere wettelijk verplichte formulieren, dat bespaart de kapitein tijd bij het invullen van deze officiële formulieren, zoals de eindrapportage.
- kan ook separaat worden ingevuld met het itemnummer en ja of nee.

Voorbeelden:

E.11. JA

E.12. NEE

Etc.

De checklijst E begint op de volgende pagina.

E Checklijst 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 maritieme 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:	
Geweldsincident		
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?	JA/NEE
E.17.	Weersomstandigheden en toestand zee:	
E.18.	Moederschip piraten aanwezig?	JA/NEE
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?	JA/NEE
E.23.	Aanwezigheid ladders of ander klimmateriaal bij piraten?	JA/NEE
E.24.	Onmiddellijke dreiging door piraten?	JA/NEE
E.25.	Veiligheid van eigen schip, lading en opvarenden in gevaar?	JA/NEE

E.26.	Mogelijkheid tot externe assistentie aanwezig?	JA/NEE
E.27.	Citadel/safe room gebruikt?	JA/NEE
E.28.	Is er alarm gemaakt?	JA/NEE
E.29.	Zijn er assistentieverzoeken ingediend door kapitein?	JA/NEE
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 maritieme beveiligers?	JA/NEE
E.42.	Alleen geweldgebruik volgens geweldsinstructies, uit noodweer/ zelfverdediging?	JA/NEE
E.43.	Geweldgebruik binnen de wetgeving en instructies?	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 maritieme 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 door de kapitein	
E.68.	Getekend door de kapitein	

F. Checklijst rapportage na de reis

Hierna vindt u de checklijst 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 Checklijst E.

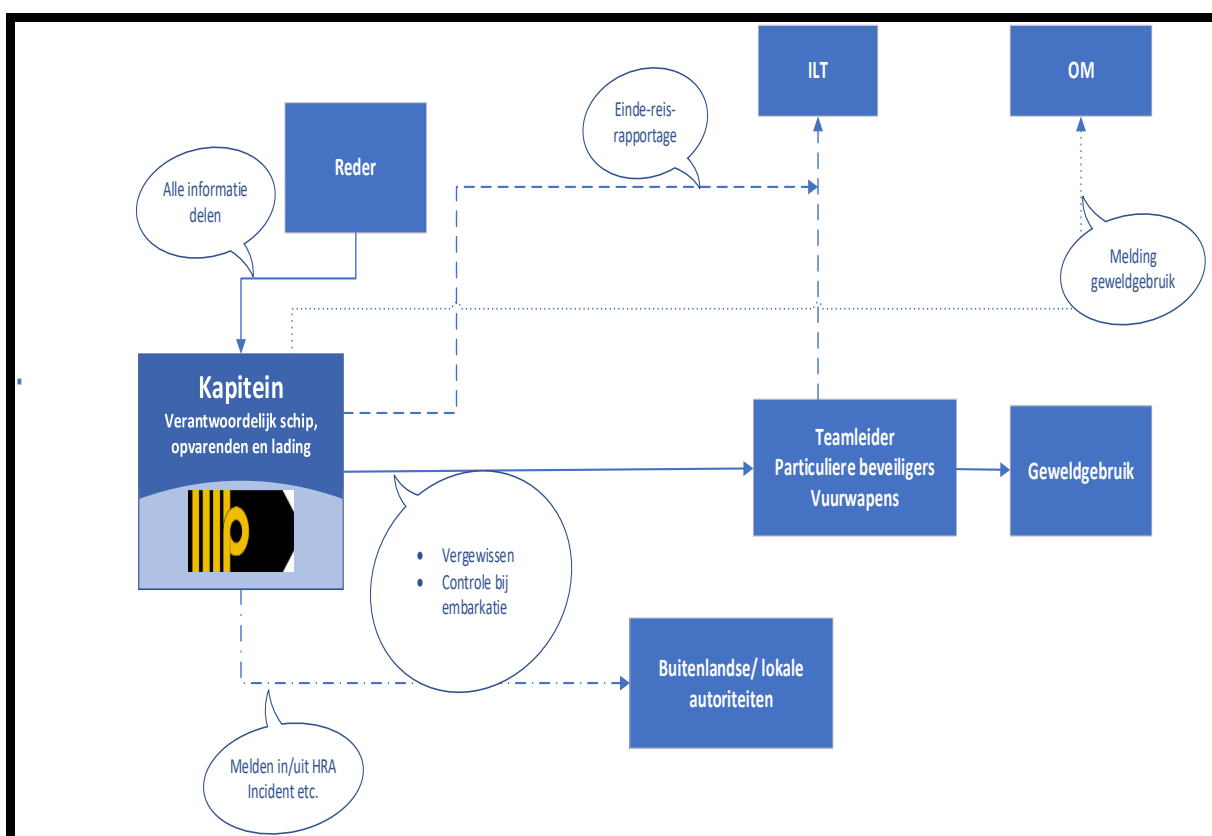
Eventuele geweldsmeldingen moeten worden gevoegd bij deze algemene einde-reis-rapportage aan de ILT.

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 Checklijst 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.

Checklijst F begint op de volgende pagina.

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 maritieme 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 Checklijst A bijvoegen	JA/NEE
F.12.	Inge vulde Checklijst B bijvoegen	JA/NEE
F.13.	Inge vulde Checklijst C bijvoegen	JA/NEE
F.14.	Inge vulde Checklijst D bijvoegen	JA/NEE
F.15.	Inge vulde Checklijst E bijvoegen	JA/NEE
F.16.	Video- en audiobestanden bijvoegen	JA/NEE

F.17.	Handtekening kapitein
F.18.	Aanvullingen, op- en aanmerkingen door kapitein



Figuur 7. 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, opvarenden 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 in de Roze Zee en rond de Hoorn van Afrika. Deze organisaties proberen samen te werken hetgeen niet altijd lukt. Dat komt ook door de aanwezigheid van buitenlandse marieneschepen, die vaak alleen de eigen gevlagde schepen assisteren en in enkele gevallen andere koopvaardij schepen. Zij participeren niet altijd in de internationale coalities.

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, zoals het *Maritime Security Centre Indian Ocean (MSCIO)*, het *UK Maritime Trade Operations (UKMTO)*, het *NATO Shipping Centre (NSC)* en de *Kustwacht Nederland* kunnen hier een belangrijke rol spelen.

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 vaak 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) genoemd. Dit zijn in het algemeen geen nationale wetten of regels afkomstig van de overheid, maar meer regelgeving binnen een beroepsgroep.

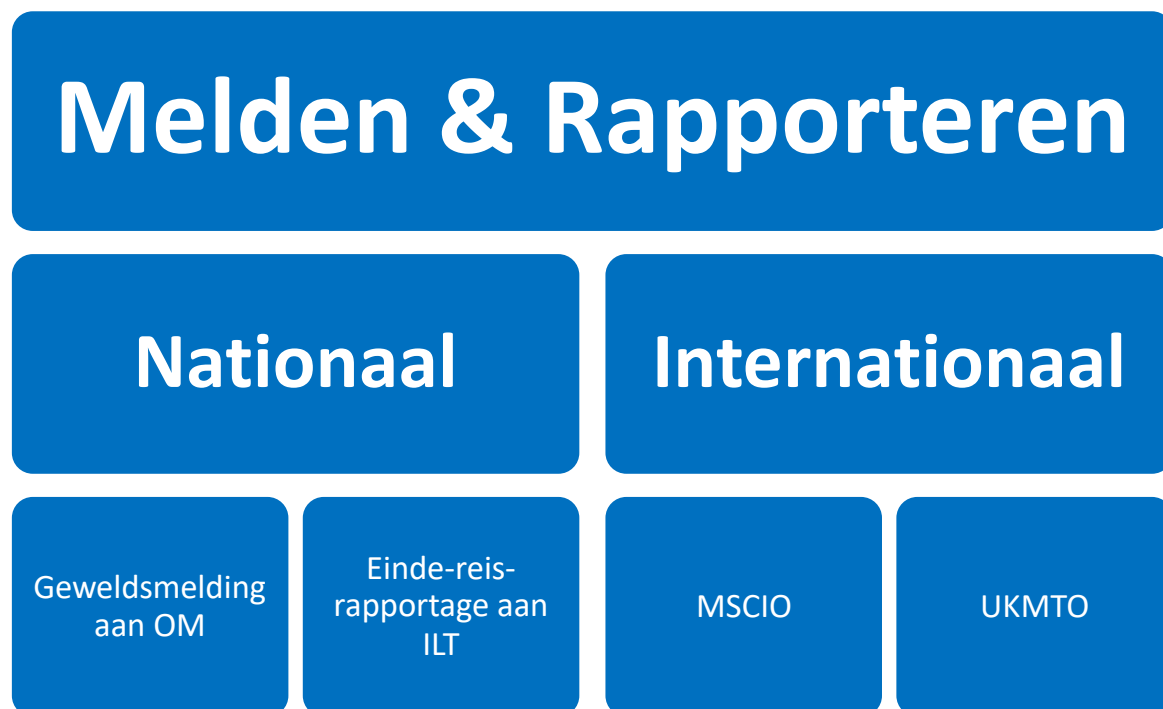
RUF die aan boord worden gebruikt moeten zijn goedgekeurd door de Nederlandse overheid en bekend zijn bij de kapitein, bemanning en particuliere maritieme beveiligers. Het is aan de kapitein om dit laatste te controleren. Dit doet hij in overleg met de teamleider. Deze controle kan ook geregistreerd 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 vreemde 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 de eventuele melding/rapportage aan de kuststaat in overleg en samenwerking met de scheepsbeheerder te doen.

5.4. Meldingen en rapportages



Figuur 8. Overzicht verplichte meldingen en rapportages door kapitein.

Nationaal

Voor de kapitein bestaan er twee nationaal wettelijk verplichte verslagleggingen:

1. Melding van elk geweldgebruik aan het OM in Nederland;
2. Rapportage aan ILT, aan het einde van een reis met particuliere maritieme 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 checklijst E in deze Handleiding.

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

De geweldsmelding wordt opgemaakt door de kapitein en moet kort, feitelijk, duidelijk en bondig zijn, met de checklijst als leidraad. Zie ook pagina 52 van deze Handleiding.

Het is een geweldsmelding geen rapportage.

Deze checklijst 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 checklijst 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, het particulier 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 politieonderzoek over een eventuele strafvervolgning van de teamleider of particuliere maritieme beveiliging.
9. De kapitein of andere bemanningsleden kunnen als getuige worden gehoord.
10. Indien het tot een strafvervolgning komt, beslist de rechter uiteindelijk over de rechtmatigheid van het geweldgebruik.
11. Daarna zijn hoger beroep en cassatie mogelijk, indien de teamleider/beveiliging 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 Checklijst 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/kan zich melden bij meerdere (civiele of militaire) organisaties.

Dit is opgenomen in de Nederlandse 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 via X.

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. Zie ook Figuur 1 van deze Handleiding.

MSCIO

Het *Maritime Security Centre Indian Ocean (MSCIO)* hoort bij de EU, ofwel de EU NAVFOR als maritieme poot van, onder andere, de EU-piratenbestrijdingsmissie. Het MSCIO 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 kan bij het EU NAVFOR als vrijwillige registratie via internet. De kapitein geeft dan zijn te verwachten koers en vaart op. Dit gebeurt verder via vervolgrapportages. MSCIO houdt ook een interactieve website bij, waarbij de kapitein aan boord kan zien waar er incidenten zijn of wat de laatste beschermingsmiddelen zijn. MSCIO 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 deze corridor binnenvaart of verlaat.

Zie voor de laatste gegevens altijd de website van deze organisatie: www.MSCIO.eu

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 in en rond 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

5.5. Overzicht sancties 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 (IenW). Daarbij gaat het voornamelijk over bestuurlijke boetes. De wetgeving voorziet in bestuurlijke boetes voor verschillende mensen of bedrijven, zoals de vergunninghouder, de scheepsbeheerder, de teamleider en de kapitein.

Een 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.

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 strafrechtbank, waarbij hoger beroep openstaat bij het Gerechtshof en eventueel cassatie bij de Hoge Raad. Zie hiervoor het Wetboek van Strafrecht, het Wetboek van Strafvordering en ook de Wet economische delicten. Ook deze wetten en procedures 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 maritieme beveiligers

Als er geen officiële toestemming is voor bewapende particuliere maritieme beveiligers en de kapitein neemt deze toch mee aan boord, dan kan hij een flinke sanctie krijgen. Hij valt dan onder het strafrecht van Nederland en als hij in een buitenlandse haven ligt ook onder het strafrecht van die kuststaat. Hij wordt dan mogelijk beschuldigd van illegaal wapenbezit.

De scheepsbeheerder vraagt aan de minister toestemming om met gewapende bescherming te varen. Indien die toestemming is verleend voor gewapende particuliere maritieme 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 maritieme beveiligers. Als deze toestemming niet in orde is kan de kapitein een bestuurlijke boete van maximaal € 4.500 krijgen.

Dit kan naast de mogelijke strafrechtelijke sancties voor illegaal wapenbezit afkomstig van de rechtbank in Nederland of de vreemde kuststaat waar het schip ligt.

Einde-reis-rapportage

Indien de kapitein geen einde-reis-rapportage indient bij de ILT, kan hij een bestuurlijke 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 is voornemens een boetecatalogus samen te stellen waarin voor elke overtreding de concrete boetebedragen staan genoemd, dus niet alleen het maximumbedrag. Dit zijn bestuurlijke boetes.

Bijlage 1. Aanbevolen literatuur en websites

Onderstaande documenten en websites bevatten veel en uitgebreide beschrijvingen over piraterij. Dit zijn algemene documenten, die niet altijd 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 over piraterij is alleen geldig voor de Golf van Aden en langs een gedeelte van de kust van Oost-Afrika, dus binnen het officiële risicogebied.

- **Juridisch Handboek Kapitein**, gratis verkrijgbaar op de website van de NVKK, www.nvkk.nl/nl/legal-handbook-shipmaster-handleiding-piraterij-kapitein/
- **BMP5**, Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea (2018).
- Maritime Industry Security Threat Overview (MISTO), 31 March 2025.

BMP5, MISTO en ander documenten zijn (gratis) verkrijgbaar via websites, zoals:

- <https://www.imo.org/en/ourwork/security>
- www.ics-shipping.org/
- IMO/Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers (2018):
 - <https://www.imo.org/en/publications/pages/home.aspx>
- IMO/Piracy and armed robbery against ships
 - <https://www.imo.org/en/ourwork/security/pages/piracyarmedrobberydefault.aspx>
- UN & Piracy under International Law:
 - www.un.org/Depts/los/piracy/piracy.htm
- NATO Shipping Centre:
 - shipping.nato.int/nsc
 - shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk
- Maritime Security Centre Indian Ocean (MSCIO)
 - www.msicio.eu/

- Kustwacht Nederland
 - www.kustwacht.nl
- International Chamber of Shipping (ICS)
 - www.ics-shipping.org/free-resources/maritime-security
- ICC Commercial Crime Services:
 - www.icc-ccs.org/
- UKMTO, United Kingdom Marine Trade Operations
 - General: www.ukmto.org
 - Contacts: www.ukmto.org/contact-us
 - Reporting Formats: www.ukmto.org/reporting-formats.



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)

