



> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

de Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport  
dhr. mr. J.A. van den Bos  
Postbus 20901  
2500 BD DEN HAAG

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

Turfmarkt 147  
2511 DP Den Haag  
Postbus 20301  
2500 EH Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/jenv](http://www.rijksoverheid.nl/jenv)

**Projectnaam**  
WTBK

**Ons kenmerk**  
3525142

*Bij beantwoording de datum  
en ons kenmerk vermelden.  
Wilt u slechts één zaak in uw  
brief behandelen.*

Datum 9 september 2021

Onderwerp Uw brief inzake aanvullende HUF-toets

Geachte heer Van den Bos,

Bij brief van 8 september jl, informeerde u mij over de uitkomst van de aanvullende toets op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid voor uw Inspectie van de Wet ter Bescherming Koopvaardij en onderliggende regelgeving. Namens de minister van Justitie en Veiligheid breng ik hierbij mijn erkentelijkheid tot uitdrukking voor het verrichten van deze aanvullende HUF-toets. Bij brief van 16 april 2020 heeft u mij destijds de uitkomst van een eerste HUF-toets toegezonden. Met deze aanvullende toets is opnieuw een belangrijke stap gezet in de voorbereiding van de wet- en regelgeving over de gewapende bescherming van de koopvaardij en de uitvoering ervan. Ik heb met veel waardering kennisgenomen van de initiatieven die de ILT inmiddels heeft ontplooid ter voorbereiding op de invoering van de Wet ter Bescherming Koopvaardij. Op verschillende ambtelijke niveaus bestaat een constructieve samenwerking tussen uw Inspectie en het ministerie van Justitie en Veiligheid. Daarbij merk ik op dat de vergunningverlening aan maritieme beveiligingsbedrijven en het toezicht op de uitvoering van de wet- en regelgeving en de handhaving ervan een geheel nieuwe overheidstaak is, die ook uit dien aard omgeven is met onzekerheden. In uw brief wijst u daar terecht op. De omvang van de werkzaamheden blijft, ook voor uw Inspectie, nog zeer ongewis. Alhoewel in dit stadium niet alle onzekerheden kunnen zijn weggenomen is er desalniettemin, in vergelijking tot de toets die ruim een jaar geleden is verricht, sprake van voortschrijdend inzicht ten aanzien van het normenkader, alsmede de inrichting van de werkprocessen.

Namens de minister van Justitie en Veiligheid ga ik graag in deze brief in op enkele hoofdelementen, die u in uw brief heeft benoemd:

- Algemene randvoorwaarden;
- Incidentele kosten ILT ter voorbereiding op uitvoering WtBK
- Kosten toezicht en handhaving;
- Kosten vergunningverlening en legesheffing;
- Documentatie betrouwbaarheidsvereisten en toezicht.

In de bijlage bij deze brief wordt ingegaan op enkele bijzondere aandachtspunten waarvoor u ook aandacht heeft gevraagd.

#### *Algemene randvoorwaarden*

U stelt voorop dat als algemene randvoorwaarden voor de invoering blijven gelden dat:

- a. de WtBK en alle onderliggende regelgeving in werking dient te treden en dat de parlementaire behandeling van de Reparatiewet 15 november zou moeten zijn voltooid;
- b. de door mij vast te stellen Besluit aanwijzing toezichthouders en het Mandaatbesluit ILT gepubliceerd moeten zijn;
- c. de benodigde financiële middelen (zoals in uw toets benoemd) voor de ILT beschikbaar dienen te zijn gesteld

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

Deze randvoorwaarden zijn ook voor mij de belangrijkste uitgangspunten voor de inzet van de ILT. Momenteel wordt gewerkt aan de totstandkoming van de belangrijkste wet- en regelgeving: de Reparatiewet, het Besluit bescherming koopvaardij en de Regeling bescherming koopvaardij. Vervolgens zullen ook de benodigde mandaatbesluiten en het aanwijzingsbesluit tot stand komen. Ten aanzien van de financiële middelen merk ik in dit verband op dat naar aanleiding van de eerste HUF-toets in 2020 incidentele en structurele middelen waren gereserveerd voor de taakuitvoering door de ILT. Op basis van de thans voorliggende toets en de daaraan ten grondslag liggende ramingen zullen de gereserveerde budgetten daarop worden aangepast. Hierna ga ik daarop nader in.

#### *Financieel - Incidentele kosten ILT ter voorbereiding op uitvoering WtBK*

Voor zover het de voorbereiding van de ILT betreft op de nieuwe taken en verantwoordelijkheden leidt uw toets tot een bijstelling van de gereserveerde bedragen. Voor dit jaar (2021) stel ik naar aanleiding van uw ramingen € 508.000,- beschikbaar.

#### *Financieel – structurele kosten ILT toezicht en handhaving*

Ten aanzien van de structurele kosten die u verwacht gaat u vooralsnog uit van een jaarlijks bedrag van (afgerond) € 440.000,- per 1 januari 2022 ten behoeve van toezicht en handhaving. Dit budget zal ik structureel ter beschikking stellen ten behoeve van toezicht en handhaving door de ILT.

Voor het jaar 2022 bent u daarnaast voornemens incidentele kosten te maken ten bedrage van €183.450,-. Deze incidentele kosten zullen eveneens voor rekening van het Ministerie van Justitie en Veiligheid komen.

Ik stel de volgende reeks vast ten aanzien van de bedragen die aan uw Inspectie beschikbaar zullen worden gesteld (bedragen \*1.000).

<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
508	623	440	440

#### *Financieel – vergunningverlening en kostendekkende leges*

De kosten van vergunningverlening worden gedekt uit de heffing van leges bij vergunningaanvragen. U gaat vooralsnog uit van een zestal vergunningaanvragen in de eerste drie jaar. Rekening houdend met de benodigde uren en capaciteit voor de afhandeling van een vergunningaanvraag en het uurtarief van € 105,- (S12), zouden de legeskosten per vergunning resulteren in de volgende tarieven:

Initiële aanvraag WtBK-vergunning: € 17.220,-  
Verlengingsaanvraag: € 14.910,-

Deze kosten zijn exclusief benodigde reiskosten ten behoeve van een beoordelingsaudit.

In de praktijk zullen de kosten van leges door vergunninghoudende maritieme beveiligingsbedrijven worden doorberekend aan de klanten (scheepsbeheerders). De omvang van de Nederlandse koopvaardijvloot, alsmede het aantal doorvaarten door het risico-gebied spelen daarbij een rol.

U adviseert de legestarieven voor de WtBK op te nemen in de tariefregeling ILT. Hoewel uw voorstel mij om praktische redenen aanspreekt, gaat de Wet ter Bescherming Koopvaardij er vanuit dat deze legestarieven worden vastgesteld door de minister van Justitie en Veiligheid.

#### *Documentatie betrouwbaarheidsvereisten en toezicht*

Op grond van de Wet ter Bescherming Koopvaardij en onderliggende regelgeving worden eisen gesteld aan de betrouwbaarheid van zowel de particuliere beveiligers als het maritiem beveiligingsbedrijf, de personen die het beleid (mede) bepalen en diens uiteindelijke belanghebbenden. U geeft terecht aan dat de controle op de (echtheid van de) documenten problematisch kan zijn, in het bijzonder in geval de desbetreffende documenten (uittreksel strafregister) afkomstig zijn uit landen buiten de Europese Unie. Ik herken uw zorgen daaromtrent.

Daarbij merk ik in de eerste plaats op dat op het maritiem beveiligingsbedrijf (de vergunningaanvrager, dan wel vergunninghouder) de plicht rust om die betrouwbaarheid te kunnen aantonen door middel van documenten, waaronder een verklaring omtrent het gedrag (VOG) of een uittreksel uit het strafregister of gelijkwaardig getuigschrift indien betrokkene zijn woonplaats in het buitenland heeft. Doorgaans beschikken ISO-gecertificeerde maritieme beveiligingsbedrijven over een nauwkeurige administratie over degenen die worden ingezet als maritieme beveiligers. Daarbij staan bijvoorbeeld de paspoortgegevens, alsmede het uittreksel uit het strafregister geregistreerd, de datum van afgifte ervan, alsmede de certificaten met betrekking tot de getraindheid en geoefendheid, militair verleden etc. Dat is ook het geval indien deze maritieme beveiligingsbedrijven gebruik maken van zogeheten *manning agencies*, aangezien de (vergunde) maritieme beveiligingsbedrijven de volledige verantwoordelijkheid dragen voor het in te zetten beveiligingspersoneel.

In de tweede plaats vormt de verplichte ISO-certificering voor maritieme beveiligingsbedrijven een extra waarborg voor de inzet van gekwalificeerd en betrouwbaar beveiligingspersoneel. Bij de periodieke audits door de certificerende instellingen worden ook de bedrijfsprocessen ten aanzien van de controles op de betrouwbaarheid en geschiktheid aan een audit onderworpen (zie ook onderdeel 4.3.2 van ISO-normdocument 28007:2015).

In aanvulling daarop is het van belang dat de ILT bij een vergunningaanvraag, of naar aanleiding van rapportages van een kapitein of teamleider na afloop van een transport (steeksproefsgewijs) controles kan uitoefenen op de aanwezigheid en juistheid van de vereiste documentatie met betrekking tot de betrouwbaarheid, geschiktheid en geoefendheid van maritiem beveiligingspersoneel. Dat kan inderdaad complex zijn in geval het gaat om documenten ten aanzien van beveiligingspersoneel uit landen buiten de Europese Unie. Bovenal geldt dat de vergunningaanvrager / de vergunninghouder de echtheid en de juistheid van de

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

relevante documenten moet kunnen garanderen en aantonen. Documenten die afwijken van soortgelijke documenten van andere personen uit hetzelfde land zullen onmiddellijk opvallen. Het is dan aan de vergunningaanvrager / vergunninghouder om twijfels over de echtheid van documenten weg te nemen. Uiteindelijk is het aan de ILT om aan te kunnen tonen dat documenten onjuist zijn of niet meer geldig zijn om sancties te kunnen verbonden aan onvolkomenheden. In voorkomende gevallen kunnen aanvullende controles noodzakelijk zijn. Ook het doen van navraag bij manning agencies/floating armories, certificerende instellingen of landen die ook ervaringen hebben met beveiliging door de desbetreffende maritieme beveiligers kan relevante informatie opleveren. In bijzondere gevallen kan er aanleiding zijn om bij de desbetreffende autoriteiten navraag te laten doen. Ik ga ervan uit dat dit in slechts uitzonderlijke gevallen aan de orde behoeft te zijn.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

*Ten slotte*

Ik stel voor om de ervaringen na inwerkingtreding van de wet te monitoren en te bespreken in een periodiek opdrachtgever-opdrachtnemer-overleg. Verder stel ik mij voor dat de betrouwbaarheidsvereisten en het toezicht daarop een nadrukkelijk aandachtspunt zullen zijn bij de wettelijk voorgeschreven evaluatie van de WtBK na drie jaar.

Mocht u naar aanleiding hiervan vragen of opmerkingen hebben dan verneem ik dat graag van u. In de maandelijkse overleggen ter voorbereiding op de inwerkingtreding van de wet kunnen uiteraard ook de relevante onderwerpen worden geagendeerd.

De Minister van Justitie en Veiligheid,  
namens deze,  
~~de directeur-generaal Rechtspleging en Rechtshandhaving,~~

~~A.G. van Dijk~~

## **Bijlage**

### *- Nacalculatie*

U stelt voor de mogelijkheid te creëren om tot een nacalculatie te komen indien bij de jaarrapportage WtBK over 2022 mocht blijken dat het aantal vergunningaanvragen of het aantal transporten met particuliere beveiliging substantieel afwijken.

In reactie daarop merk ik op dat de aantallen vergunningaanvragen en transporten met particuliere beveiliging nauwgezet zullen worden gemonitord. Het aantal vergunningaanvragen is onder meer relevant met het oog op de hoogte van de leges en de kostendekkendheid ervan.

De aantallen transporten met particuliere beveiliging zijn zowel van belang voor de Kustwacht, als voor uw Inspectie. Met de Kustwacht is reeds overeengekomen dat de aantallen toestemmingsaanvragen zullen worden bijgehouden. Dat is van niet alleen van belang voor de compensatie van de Kustwacht in verband met de taakverzwaring als gevolg van de inwerkingtreding van de wet. Ook voor uw Inspectie is dat van belang in het licht van de controle achteraf op de uitgevoerde transporten met gewapende particuliere beveiliging.

Ter toelichting merk ik nog op dat het een beargumenteerde aanname betreft dat een honderdtal transporten zijn te verwachten met gewapende particuliere beveiliging. Die aanname is gebaseerd op het aantal VPD-aanvragen van de laatste jaren (2018: 22, 2019: 26 en 2020: 13). De spotmarkt binnen de koopvaardij is groter en binnen de spotmarkt zal relatief meer belangstelling bestaan voor gewapende beveiliging. Als het substantieel meer transporten blijken te zijn, worden zowel de Kustwacht als de ILT daarvoor gecompenseerd.

### *- Evaluatie*

In het verlengde van het voorgaande stelt u tevens voor in 2024 een goede evaluatie te houden van de uitvoerende taken door de ILT, waarbij onder meer zal worden gekeken of de taken wel passen bij de ILT en of de aannames van de voorliggende toets overeenstemmen met de realiteit (kostendekkendheid tarief, aantallen transporten).

Naar aanleiding van dit voorstel benadruk ik dat de wet voorziet in een voorgeschreven evaluatie na drie jaren. Die wettelijke zou in 2025 moeten plaatsvinden. Ik stel mij voor dat dit een brede evaluatie zal betreffen van zowel de wettelijke kaders (waaronder de geweldsinstructie), als de praktische uitvoering van de wet (door maritieme beveiligingsbedrijven, kapiteins, scheepsbeheerders, maar ook Kustwacht, openbaar ministerie en de ILT). Ook de samenwerking en afstemming met Defensie zal daarbij een punt van aandacht zijn, evenals (de toetsing van) de bewijzen van betrouwbaarheid. De aannames die ten grondslag liggen aan de voorliggende toets, zullen daarbij als vanzelfsprekend deel uitmaken van de evaluatie.

Dat betekent niet dat voor noodzakelijke aanpassingen van praktische procedures, werkafspraken of anderszins gewacht moet worden tot de in de wet voorgeschreven evaluatie. Indien daartoe aanleiding is zullen in onderling overleg nadere afspraken worden gemaakt.

### *- Aanwijzing toezichthoudende ambtenaren en mandaatverlening.*

U wijst er in uw brief verder terecht op dat een noodzakelijke randvoorwaarde voor de ILT is dat de aanwijzing van toezichthoudende ambtenaren en bijbehorende mandaatverlening zal plaatsvinden. Dit vormt inderdaad een noodzakelijke juridische randvoorwaarde waarin ook tijdig zal worden voorzien.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

Ik stel voor dat de concept-stukken daartoe voor de definitieve vaststelling nog met u en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat worden afgestemd.

*- Ondersteuning door ministerie van Defensie*

Voor zover bij (de voorbereiding op) de uitvoering van de wet ondersteuning nodig is door het ministerie van Defensie, bijvoorbeeld als het gaat om de deskundigheid op het gebied van wapens, dan is – zoals eerder toegezegd – het ministerie van Defensie bereid die ondersteuning te leveren. Ik ga ervan uit dat de ILT op de geëigende momenten daarvoor een ondersteuningsvraag richt aan de dienaangaande contactpersonen van het ministerie van Defensie.

*- Gelijkwaardig niveau van waarborgen andere staten*

U constateert terecht dat momenteel nog geen beleidsregels bestaan om buitenlandse vergunningen te beoordelen en vast te stellen of een gelijkwaardig niveau van waarborgen bestaat van andere staten. Zonder duidelijke richtlijnen acht u een toetsing niet uitvoerbaar. En belangrijk aanknopingspunt daartoe is het vereiste van de dienaangaande ISO-certificering. Ik beschik momenteel niet over een inventarisatie van landen die deze eis stellen. Zonder een dergelijke vergunningvoorwaarde zal een buitenlandse vergunning in beginsel geen gelijkwaardig niveau van waarborgen kennen. Het is aan de maritieme beveiligingsbedrijven om aan te tonen dat de buitenlandse vergunningvoorwaarden materieel aan deze ISO-voorwaarden tegemoetkomen. Daarnaast geldt onverkort de eis dat het desbetreffende maritiem beveiligingsbedrijf beschikt over de relevante ISO-certificaten.

*- Wettelijke beslistermijn*

U wijst erop dat bij een stapeling van vergunningaanvragen in het eerste en tweede kwartaal van 2022 de ILT niet kan garanderen dat alle aanvragen ook daadwerkelijk binnen de wettelijke termijn van 8 weken worden afgerond. Ik begrijp dat zeker in het begin kennis en ervaring met het proces van vergunningverlening moet worden opgedaan en de behandeling van een vergunningaanvraag extra tijd zal vergen. Bij de ontvangst van meerdere aanvragen in een korte periode kan dat tot knelpunten leiden. Mocht die situatie zich onverhoopt voordoen, dan verneem ik dat graag onverwijld, zodat tijdig passende maatregelen kunnen worden getroffen.

Ten overvloede wijs ik er nog op dat dat in het geval een onvolledige aanvraag is ontvangen, de aanvrager kan worden uitgenodigd om de aanvraag aan te vullen. Op grond van artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht wordt de beslistermijn opgeschort tot de dag waarop de aanvraag is aangevuld (mits de vergunningaanvrager ook een duidelijke termijn wordt gegeven waarbinnen de aanvullende informatie moet zijn ingediend).

*- Toezicht ter plaatse / rapportages*

Bij eerdere gelegenheden is aangegeven dat vooralsnog zal worden afgezien van het toezicht door de ILT ter plaatse in of rond de Golf van Aden. U geeft aan dat u het toezicht op buitenlandse partijen waarmee de vergunninghouder afspraken heeft gemaakt met betrekking tot het gebruik van een opslagplaats voor wapens en munitie niet uitvoerbaar acht. Die wapenopslagplaatsen kunnen op land, maar ook op zee zijn. In de praktijk van gewapende maritieme beveiliging door maritieme beveiligingsbedrijven bevinden die opslagplaatsen zich vooral op zee (floating armories). Daarbij beschikt de ILT ook niet zonder meer over jurisdictie om op dergelijke plaatsen toezichthoudende werkzaamheden te verrichten. Deze overwegingen speelden ook een rol bij de afspraak dat vooralsnog wordt afgezien

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

van dergelijk toezicht ter plaatse. Uiteraard kan het toezicht wel op andere wijzen plaatsvinden, met name door controle op de verslagen van de kapitein en de teamleider na afloop van een transport met gewapende particuliere beveiliging. U geeft daarbij aan dat de ILT slechts beperkte middelen heeft om te verifiëren of de rapportages overeenstemmen met de werkelijkheid. Hoewel geen garantie kan worden afgegeven dat er geen rapportages worden ingediend die niet geheel stroken met de werkelijke gang van zaken, dient te worden uitgegaan van de professionaliteit van betrokken partijen. Zonder het vertrouwen daarin, zou de Wet ter Bescherming Koopvaardij ook niet tot stand hebben kunnen komen. Dat vertrouwen laat onverlet dat ook van de zijde van de toezichthouder professionaliteit mag worden verwacht en een kritische blik op aangeleverde rapportages op zijn plaats is. Indien nodig kunnen aanvullende controles plaatsvinden, bijvoorbeeld bij de scheepsbeheerder of bij de vergunninghouder. Daarbij beschikken de toezichthoudende ambtenaren over tal van bevoegdheden om de naleving van de wet te toetsen.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

*- Maritieme beveiligers als niet zeevarenden.*

Op grond van de WtBK worden de particuliere maritieme beveiligers niet aangemerkt als zeevarenden. Dit is in lijn met artikel 1.2, onder e, van de Regeling zeevarenden. Zij vallen net als alle opvarenden onder het gezag van de kapitein. De werkzaamheden van particuliere maritieme beveiligers maken geen deel uit van de normale werkzaamheden aan boord in het kader van het gebruik van het schip. Dat impliceert dat de eisen die aan zeevarenden worden gesteld en de rechten waarop zij aanspraak kunnen maken, bijvoorbeeld ter zake van de ruimten waarin zij verblijven, derhalve niet van toepassing zijn op particuliere maritieme beveiligers (zie 34558, nr. 6, artikelsgewijze toelichting bij artikel 7). Het toezicht in het kader van de WtBK strekt zich dan ook niet uit tot de eisen die gesteld worden aan de accommodatie voor deze beveiligers, of de voeding en leefomstandigheden. Het is de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder en het maritiem beveiligingsbedrijf om omstandigheden te scheppen aan boord van het te beveiligen schip die recht doen aan de positie van maritieme beveiligers als niet-zeevarenden in het licht van de van toepassing zijnde internationale verdragen.

*- Omvang beveiligingsteam en werkdruk bemanning*

U adviseert in het verlengde van het voorgaande bij een toestemmingsaanvraag een aanvullende eis te stellen, waarbij de scheepsbeheerder verklaart dat de bemanningssamenstelling voldoende zal zijn om aan de ATB-eisen te voldoen. In reactie op dit advies stel ik mij voor dat dit een voorwaarde kan zijn die standaard zal worden opgenomen bij de verlening van toestemming voor gewapende particuliere beveiliging.

*- Handhavingsbeleid*

U wijst erop dat de ILT over het eigen handhavingsbeleid gaat, maar vraagt tegelijkertijd of het ministerie van JenV een beeld heeft bij de norm die gesteld gaat worden. In antwoord daarop merk ik op dat de wet in een aantal opzichten duidelijke normen stelt, bijvoorbeeld als het gaat om de omvang van het risicogebied waar gewapende particuliere beveiliging in aanvulling op VPD-beveiliging mogelijk wordt gemaakt, het vergunningvereiste, eisen om in aanmerking te komen voor een vergunning, de geweldsinstructie, de toegestane bewapening etc. Het schorsen of vervallen van een ISO-certificaat heeft onmiskenbaar gevolgen voor de verleende vergunning. Tegelijkertijd zijn er ook diverse normen die pas in de praktijk een invulling kunnen krijgen. Niet iedere

overtreding wordt automatisch gevolgd door een sanctie. Artikel 14 van de wet bevat een bevoegdheid om in de aangehaalde gevallen een vergunning te schorsen of in te trekken. Ook dient in voorkomende gevallen te worden volstaan met een waarschuwing alvorens tot een intrekking, schorsing of bestuurlijke boete wordt overgegaan. Een limitatieve opsomming van alle voorkomende gevallen is moeilijk op voorhand aan te geven. Ik stel mij voor dat de komende periode in onderling overleg verder zal worden gewerkt aan een toezichtskader/handhavingsbeleid. In bijzondere gevallen kunnen praktijkvoorbeelden worden gewisseld in een opdrachtgever-opdrachtnemeroverleg.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

*- Overgang vergunning op derde*

Op uw vraag hierover bevestig ik dat het overgaan van een reeds verstrekte vergunning op een derde expliciete toestemming behoeft van de minister van Justitie en Veiligheid. De vergunning om gewapende maritieme beveiligingsdiensten aan te bieden of te verrichten is niet overdraagbaar (artikel 13, derde lid, van de wet). Dit betekent dat de vergunning niet kan worden verkocht aan een derde. Het laat echter onverlet dat een vergunning op een andere onderneming moet kunnen overgaan bij fusie of splitsing. Voor een dergelijke overgang eist artikel 4.5 van het Besluit bescherming koopvaardij de voorafgaande toestemming van de Minister van Justitie en Veiligheid. Met het van overeenkomstige toepassing verklaren van artikel 14 van de wet, wordt verduidelijkt dat de aanvraag om de vergunning op een andere rechtspersoon over te laten gaan, onder andere aan de gronden tot intrekking of schorsing van een vergunning van artikel 14 van de wet wordt getoetst. Als zich bij de fusie of splitsing omstandigheden voordoen of feiten bekend worden op grond waarvan de vergunning zou zijn geweigerd, indien zij zich hadden voorgedaan of bekend waren geweest op het tijdstip waarop de vergunning werd verleend, dan kan de overgang van een vergunning worden geweigerd. Daarbij ligt het in de rede dat de ILT een advies zal opstellen voor de minister.

*- Continuïteit en organisatie van de onderneming*

U merkt op dat in het kader van de vergunningverlening op onderdelen nog nadere regels ontbreken, bijvoorbeeld als het gaat om de continuïteit van de onderneming. Weliswaar bevat de Regeling bescherming koopvaardij nadere regels, maar u acht een nadere duiding nog wenselijk om te kunnen beoordelen of de continuïteit gewaarborgd is. Ik begrijp dat u nadere handvatten zoekt om te kunnen beoordelen of de aangeleverde documentatie adequaat is. U stelt daarbij ook de vraag of het een verklaring moet zijn van één van de vier grote gerenommeerde accountantskantoren.

Het is daarbij van belang dat het gaat om een verklaring van een erkende en geregistreerde accountant. Dat hoeft niet per se een verklaring van een van de vier grote gerenommeerde accountantsbureaus te zijn, hoewel dat uiteraard wel behulpzaam kan zijn bij de beoordeling van het document. Het dient in ieder geval een actuele verklaring te zijn. In de Regeling bescherming koopvaardij zal naar aanleiding van uw suggestie worden verduidelijkt dat het dient te gaan om een verklaring van maximaal zes maanden oud.

Ook voor de organisatie van de onderneming geeft u aan dat een nadere duiding bij de vereiste documenten behulpzaam kan zijn. Hierbij geldt dat reeds de enkele aanwezigheid van de genoemde documenten een indicatie vormen van de vereiste organisatiegraad van de onderneming. Het ontbreken van relevante beleidsdocumenten en instructies geven weinig vertrouwen in de professionaliteit



van de onderneming. Indien het maritiem beveiligingsbedrijf beschikt over de noodzakelijke documenten over de organisatie van het bedrijf, kan doorgaans worden volstaan met een marginale toets op de inhoud ervan, temeer daar de aanwezigheid van de vereiste ISO-certificaten ook een zekere waarborg vormen voor de kwaliteit van de organisatie.

**Directoraat-Generaal  
Rechtspleging en  
Rechtshandhaving**  
Directie Rechtsbestel

**Datum**  
9 september 2021

**Ons kenmerk**  
3525142

*- Zelf te treffen beschermingsmaatregelen*

Voor het toezicht acht u het relevant dat meer specifieke eisen of een omschrijving wordt vermeld waar de beschermingsmaatregelen van de scheepsbeheerder of de kapitein aan moeten voldoen. De redelijkerwijs zelf te treffen maatregelen zijn ontleend aan de BMP5-maatregelen. Het normdocument terzake bevat een uitvoeriger beschrijving van de maatregelen. Voor de volledigheid zal in de toelichting bij de Regeling ook nadrukkelijker worden verwezen naar dat normdocument.

*- Formulier aanvraag toestemming*

U wijst erop dat voor de aanvraag van VPD-beveiliging om informatie wordt gevraagd over de bemanningssamenstelling, bemanningcertificaat en het aantal slaappleatsen aan boord, terwijl deze vragen niet worden gevraagd in het deel voor de particuliere beveiliging.

In verband daarmee benadruk ik dat het onderdeel op het toestemmingsaanvraagformulier inzake VPD-beveiliging is ontleend aan het bestaande VPD-formulier. Defensie acht dit relevante informatie voor de beoordeling van een aanvraag om eigen Defensie-personeel onder te brengen op een schip. In het deel van het formulier over particuliere beveiliging zijn die onderwerpen niet opgenomen, aangezien deze geen deel uitmaken van het formele beoordelingskader voor de verlening van toestemming voor gewapende particuliere beveiliging. Dat laat onverlet dat relevante informatie terzake uitgewisseld zal worden tussen de scheepsbeheerder en de vergunninghouder.

In het verlengde daarvan acht u het van belang voor een goede beoordeling van de processen en procedures om na een positieve beoordeling van de documentatie een audit uit te voeren op de vestigingslocatie van de vergunningaanvrager. Naar aanleiding van uw advies zal de beoordelingsaudit worden opgenomen in de Regeling als onderdeel van het proces van vergunningverlening.