



HUF rapportage Wet ter Bescherming Koopvaardij

Versie 1.0

Datum 8 september 2021
Status Definitief

Colofon

ILT
Omgeving en Dienstverlening

Zwijndrecht

Contactpersoon

Versie
Opdrachtgever
Auteur
Projectnummer

1.0
Ministerie van Justitie en Veiligheid

Inleiding

Op 13 maart 2018 nam de Tweede Kamer een Initiatiefwet (CDA en VVD) aan, die het mogelijk moet maken om, op schepen onder de NL vlag, bewapende particuliere beveiliging toe te staan, ter bescherming tegen piraterij.

Tot op heden kunnen schepen onder de NL vlag gebruik maken van de beveiligingsdiensten van de Koninklijke marine. De praktijk leert echter dat deze beveiliging vaak te duur is, zeker voor de kleinere transporteurs (met kleine marges). Ook is de Koninklijke marine niet altijd op korte afstand/termijn beschikbaar.

Een ander belangrijk argument voor deze wet is de enorme toename van het aantal incidenten met piraten in de wereld. Belangenorganisaties als KVNR, NVKK en Nautilus vragen hier de afgelopen jaren nadrukkelijk aandacht voor.

Al eerder verrichtte de ILT een HUF toets. Toen nog op de net aangenomen Wet ter Bescherming Koopvaardij. Inmiddels zijn we een stuk verder. Het ministerie van JenV heeft besloten alsnog een reparatiewet WtBK op te stellen om wat zaken te verbeteren / aan te passen. Daarnaast liggen nu ook het Besluit en de Regeling voor. In de uitwerking in hoofdstuk 1 wordt dan ook in kaart gebracht welke aandachtspunten uit de eerdere HUF toets zijn opgelost en welke (nog) niet.

De ILT is aangewezen voor 2 taakgebieden:

- Vergunningverlening aan de Private Maritime Security Companies (PMSC's) (incl. verlengen, schorsen en intrekken)
- Het Toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving en de bestuurlijke handhaving daarvan.

Daarnaast zal ILT nog enkele aanvullende werkzaamheden verrichten. Denk hierbij aan de rapportageverplichtingen aan het ministerie van JenV, communicatie (over de uitvoering), de afhandeling van evt. Bestuurlijke Boetes en juridische advisering van onze afdeling Juridische Zaken.

Naar de huidige inzichten starten de werkzaamheden op 1 januari 2022, mits aan de op pagina 5 genoemde randvoorwaarden is voldaan.

In deze HUF toets brengt ILT in kaart:

- Of de hiervoor benoemde taken handhaafbaar, uitvoerbaar en fraudebestendig zijn voor de ILT (aan de hand van de relevante wetsartikelen).
- De aanpak: hoe wil ILT om gaan met de (mogelijke) 1 'hausse' van aanvragen voor een PMSC vergunning.
- De kosten die ILT tot nu toe gemaakt heeft in 2021, ter voorbereiding op het uitvoeren van deze wet.
- Welke (financiële) middelen nodig zijn om deze taken (vanaf 1-1-2022) uit te voeren (te vertalen naar formatie en andere benodigde zaken, bijvoorbeeld ICT)
- Wat het kostendekkende tarief voor ILT is om een aanvraag van een PMSC vergunning (of verlenging) te kunnen behandelen.

Uitgangspunten

De omvang van de werkzaamheden blijft zeer ongewis. Ondanks een uitgevoerde marktscan is niet vast te stellen hoeveel PMSC vergunningen er worden aangevraagd en hoeveel transporten er uiteindelijk zullen plaats vinden. In deze toets gaan we daarom uit van 6 aanvragen voor een PMSC in de 1^e 3 jaar en 100 transporten met particuliere beveiliging per jaar. Dit laatste aantal is gebaseerd op het aantal waar ook het ministerie van JenV rekening mee houdt.

Voor het berekenen van de personeelskosten 2021 is uitgegaan van de huidige kostenstructuur die ILT als Baten-Laten-Dienst hanteert.

ILT wordt per 2022 rijksdienst met wettelijke taak. Dit betekent dat we voor het berekenen van personeelskosten per 2022 uitgaan van de Handleiding Overheidstarieven 2021 (HOT 2021, zie ook par 5.1).

De ILT stelt daarnaast voor:

- de mogelijkheid te creëren om tot nacalculatie te komen, wanneer bij de jaarrapportage WtBK over 2022 mocht blijken dat het aantal aanvragen voor een PMSC vergunning of het aantal transporten met particuliere beveiliging substantieel afwijken.
- In 2024 een goede evaluatie te houden van de uitvoerende taken door ILT, waarbij onder meer gekeken wordt of de taken wel 'passen' bij ILT en of de aannames die in deze toets zijn gedaan wel overeenstemmen met de werkelijkheid (kostendekkend tarief, aantal transporten, etc.)

Leeswijzer

Na de samenvatting wordt in hoofdstuk 1 ingegaan op de eerder uitgevoerde HUF toets. In de hoofdstukken 2, 3 en 4 wordt de uitvoering van respectievelijk vergunningverlening, toezicht en de aanvullende werkzaamheden besproken. Per hoofdstuk gaat het dan om:

- Een korte inleiding
- Knelpunten, vragen mbt relevante wetsartikelen (incl. toelichting)
- Een berekening van leges, kosten en formatie

In hoofdstuk 5 een kostenoverzicht van 2021, alsmede een totaaloverzicht van de benodigde formatie (en de financiële middelen die hiervoor nodig zijn).

Samenvatting

De ILT gaat (naar verwachting) per 1-1-2022, namens de minister van JenV, taken uitvoeren in het kader van de WtBK.

Als algemene randvoorwaarden blijven gelden:

- De WtBK en alle onderliggende regelgeving dienen 'in werking' te zijn.
- De Aanwijzing toezichthouders en het Mandaatbesluit ILT moeten gepubliceerd zijn.
- De startdatum van 1 januari 2022 gaat schuiven wanneer het besluit van de Tweede- en Eerste Kamer niet vóór 15 november 2021 wordt genomen.
- De eerder gedane toezegging over ondersteuning en kennis van Defensie moet, op initiatief van het ministerie van JenV, worden vastgelegd en nagekomen.

Toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid

De WtBK en haar onderliggende regelgeving is:

- handhaafbaar, met hierbij de volgende opmerkingen:
 - Afdoende beantwoording van de vragen in hoofdstuk 3 geldt als randvoorwaarde.
- Deels uitvoerbaar, met hierbij de volgende opmerkingen:
 - Afdoende beantwoording van de vragen in hoofdstuk 2 geldt als randvoorwaarde.
 - De toezegging van ondersteuning door Defensie dient geëffectueerd te worden.
 - Zonder duidelijke richtlijnen van het ministerie van JenV is de toets op een gelijkwaardig niveau van waarborgen van een daartoe bevoegde instantie in een andere staat niet uitvoerbaar.
 - Door de mogelijke stapeling van vergunningaanvragen (in Q1 en Q2 van 2022) kan de ILT niet garanderen dat alle aanvragen ook echt binnen de gestelde termijn van 8 weken worden afgerond.
 - De toets op de betrouwbaarheid van buitenlandse verantwoordelijken, teamleiders en teamleden dient plaats te vinden op basis van een met de VOG vergelijkbaar document (of stafregister) uit het land van herkomst. Dit is voor ILT niet effectief uit te voeren, omdat hier geen kennis over aanwezig is. Bovendien is het niet aan de ILT om aan de hand van (buitenlandse) strafgegevens te beoordelen of iemand als dan niet betrouwbaar (genoeg) is.
 - Het toezicht op buitenlandse partijen waarmee de vergunninghouder afspraken heeft gemaakt m.b.t. het gebruik van een opslagplaats voor wapens en munitie is voor ILT niet uitvoerbaar.
- Op 2 punten niet/minder fraudebestendig:
 - Het met de VOG vergelijkbare document (of strafregister) uit het land van herkomst is eenvoudig te vervalsen. Verificatie van deze documenten (bijvoorbeeld via de NL vertegenwoordiging in de betreffende landen) is niet makkelijk uitvoerbaar en tijdrovend.
 - Het toezicht op de PMSC transporten vindt plaats op basis van de aangeleverde rapportages. De ILT heeft maar beperkte middelen om te verifiëren of deze rapportages overeenstemmen met de werkelijkheid.

Aanpak

De ILT wil de formatieve uitbreiding per 1 oktober 2021 effectueren. Op deze wijze kunnen we nog net tijdig personeel werven, de betrokken inspecteurs goed voorbereiden en inwerken op deze nieuwe taak, mede door een nader te ontwikkelen opleidingstraject.

Om gezamenlijk kennis op te doen, maar ook om een groter aantal vergunningen te kunnen verwerken, worden de eerste aanvragen van PMSC vergunning projectmatig aangepakt. De werkzaamheden worden uitgevoerd door 2 inspecteurs van team Certificering Binnenvaart en Koopvaardij (CBK) en 2 inspecteurs van Team Toezicht Maritiem Internationaal (TMI).

Om deze inspecteurs op de inhoud te begeleiden wordt er externe expertise ingehuurd. Voor kennis en kunde met betrekking tot geweld, wapens en munitie is de afspraak dat deze door het ministerie van Defensie wordt geleverd. Dit geldt als randvoorwaarde voor de uitvoering.

Benodigde (financiële) middelen

Personeel

De teams CBK en TMI krijgen structureel, per 1 oktober 2021, beiden 1 extra fte toegevoegd. Daarnaast krijgen beide teams vanaf 1 oktober 2021 een tijdelijke fte toegevoegd voor de duur van de projectperiode (9 maanden). De werving start op zeer korte termijn.

Ook is er vanaf 1 januari 2022 bij het team Bureau Bestuurlijke Boete (BBB), team Toezicht Instituties en Juridische Zaken (JZ) structureel extra capaciteit nodig.

Vorbereidingskosten 2021

De kosten die ILT tot nu toe gemaakt heeft in 2021 zijn nog niet doorbelast aan het ministerie van JenV. Middels deze HUF rapportage gebeurt dit alsnog.

1 fte S12 (PL)	€185.000	
Externe inhuur	€80.000	
Totaal		€265.000

Structureel per 1 oktober 2021

	Kosten (per fte)	Kosten (per kwart, per fte)	
Management, CBK, TMI, BBB, JZ (3,25 fte)	€185.000	€46.250	€150.312

Incidenteel 2021 (t.b.v. project Q4 2021)

	Kosten (per fte)	Kosten (per kwart, per fte)	
Tijdelijke inhuur TMI, CKB (2 fte)	€185.000	€46.250	€92.500

Totaal voor 2021	€507.812
-------------------------	-----------------

Uitvoeringskosten per 1 januari 2022

Incidenteel t.b.v. Project Q1 en Q2 2022

Projectleider, 2x tijdelijke inhuur TMI	€183.450
--	----------

Structureel per 1 januari 2022

Totaal 3,5 fte	€431.300
----------------	----------

Team Instituties (S12)	80 uur	€8.400
------------------------	--------	--------

Totaal voor 2022	€623.150
-------------------------	-----------------

Voor de jaren 2023 (e.v.) is de structurele claim dan dus €439.700, onder voorbehoud van wijzigingen in de Handleiding Overheidstarieven.

Nadere uitwerking staat in hoofdstuk 5.

Kostendekkend tarief

In de HOT 2021 staat voor een S12 medewerker een uurtarief van €105 (incl. BTW).

Bij het berekenen van leges hanteert de ILT kostendekkende tarieven. Deze zijn:

Initiële aanvraag PMSC vergunning	€17.220
Verlengingsaanvraag PMSC vergunning	€14.910

Hierbij de volgende opmerkingen:

- Nadere uitwerking staat in paragraaf 2.4
- Deze tarieven zijn exclusief kosten voor evt. buitenlandse reis (worden berekend volgens het reiskostenbeleid van ILT)
- Het is aan het ministerie van JenV om het legestartief te bepalen. Daar waar het legestartief onder de kostprijs wordt vastgesteld, zal ILT dus nader gecompenseerd moeten worden.

1 Randvoorwaarden en uitgangspunten eerdere HUF toets

In de eerder uitgevoerde HUF toets zijn randvoorwaarden en uitgangspunten opgenomen. Om uitvoering te kunnen geven aan de opgedragen taken is het noodzakelijk dat aan deze randvoorwaarden is voldaan. In onderstaande tabellen een overzicht van de stand van zaken.

1.1 Randvoorwaarden

Aanwijzing toezichhouders	X	Nog niet gebeurd
Mandaatbesluit aan ILT voor VV	X	Nog niet gebeurd
Ministeriele regeling	X/V	Is in concept gereed

1.2 Uitgangspunten

Geen spotchecks	nvt	Het uitgangspunt 'geen spotchecks' staat nog steeds.
Kennis wapens en munitie (ondersteuning Defensie)	X/V	Er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt met Defensie over ondersteuning en advisering. ILT zal hier in Q3 2021 het initiatief voor nemen.
Informatiedeling met Kustwachtcentrum	X/V	Er zijn nog geen concrete afspraken gemaakt met de Kustwacht over informatiedeling. ILT zal hier in Q3 2021 het initiatief voor nemen.
ILT kan geen invulling geven aan de terugvaloptie	V	De terugvaloptie is in de gewijzigde wetgeving vervallen.
Sanctionering	V	Het uitgangspunt 'Ministerie van JenV legt de boete op' bestaat niet meer. ILT legt nu de boetes op via haar eigen Bureau Bestuurlijke Boete. De financiële en evt. formatieve consequenties zijn opgenomen in deze HUF toets onder 'aanvullende taken' (hoofdstuk 4)

1.3 Conclusie (uit eerdere HUF toets!)

Op handhaafbaarheid (vooralsnog niet handhaafbaar)

Ministeriele regeling ontbreekt	X/V	Is nu in concept gereed
Bijlagen bij Ministeriële regeling ontbreken	X/V	Zijn nu in conceptregeling opgenomen
Nadere regels voor VV ontbreken	X/V	Er zijn nadere regels opgenomen in artikel 9

(m.b.t. 5.4 BtBK, continuïteit van de PMSC)		van de RtBK, maar nadere duiding is gewenst (zie ook 2.2)
Zelfbeschermingsmaatregelen voor scheepsbeheerders nog niet vastgesteld	✓	Is opgenomen in artikel 3 van de RtBK
Geen beleidsregels om buitenlandse vergunningen te beoordelen	✗	Beleidsregels ontbreken nog (zie ook 2.2)
Floating armouries	✗	De hier genoemde risico's zijn nog steeds niet in beeld (zie ook 3.3)
Wel of niet zeevarenden?	✗/✓	Hier is in artikel van de WtBK duidelijkheid over, maar dit levert nog wel vragen op (zie 3.2)
Ontbreken beschrijving van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de kapitein	✓	Zijn vastgelegd in Hoofdstuk 3 van de RtBK.
Uitsluiting spotchecks → niet alles kunnen controleren	nvt	Uitsluiten van spotchecks is nog actueel
Ontbreken jurisdictie van de ILT in het buitenland	✗	Ontbreken van jurisdictie van de ILT in het buitenland is nog actueel.
Ontbreken van nadere regels over veilige opslag, beheer en vervoer van wapens en munitie	✓	Zijn vastgelegd in Hoofdstuk 3 van de RtBK

Op uitvoerbaarheid (vooralsnog deels uitvoerbaar)

ILT heeft geen kennis van (de omgang met) wapens en munitie	✗/✓	In de antwoordbrief is aangegeven dat er ondersteuning van defensie is toegezegd. Verderop in deze HUF toets wordt aangegeven hoe ILT hiermee om wil gaan.
Effectiviteit van toezicht i.r.t. spotchecks	Nvt	Uitsluiten van spotchecks is nog actueel
Beschrijving verhouding tussen scheepsbeheerder en kapitein ontbreekt	✗/✓	Hier wordt deels uitsluitel over gegeven in artikel 3 van de RtBK
Oefenverplichting voor bemanning en PMSC ontbreekt	✓	Zijn zaken over geregeld in de RtBK
Budget voor eenmalige en jaarlijkse kosten is nog niet toegezegd	✗/✓	In de antwoordbrief zijn de eenmalige (implementatie) kosten toegezegd en dit is later ook geeffectueerd.

		Deze HUF toets geeft een basis voor nieuwe afspraken over de jaarlijkse kosten.
Korte implementatietijd	nvt	<p>ILT ligt op schema voor de implementatie van de uitvoering van de WtBK. Dit wordt in deze HUF toets (en later in het implementatieplan) nader uitgewerkt.</p> <p>V.w.b. het ontwikkelen van ICT systemen wordt opgemerkt dat dit pas in een later stadium zal worden uitgevoerd (zie ook 4.2.6)</p>
Geen boetebepaling voor de scheepsbeheerder	✓	Dit is nu wel geregeld in artikel 18 RtBK

Op fraudebestendigheid (niet fraudebestendig)

Betrouwbaarheid buitenlandse accrediterende instellingen	nvt	Met de Reparatiwet is dit niet meer relevant.
Betrouwbaarheid buitenlandse 'VOG'	✗	Dit is nog ongewijzigd

2 Vergunningverlening

2.1 Inleiding

Met de Reparatiwet ter Bescherming Koopvaardij zijn er voor ILT, bij de vergunningverlening aan PMSC's, aanvullende werkzaamheden ontstaan. De eerder genoemde 'certificerende instelling' die potentiële PMSC's zou certificeren voor de aanvullende Nederlandse eisen (bovenop ISO 9001, 28000 en 28007) is nu uit de wet geschrapt. ILT dient de toets op deze aanvullende eisen nu zelf uit te voeren.

De ILT gaat de vergunningsaanvragen behandelen van de particuliere beveiligingsbedrijven (PMSC's). Hier onderscheiden we:

- De 1^e aanvraag
- De verlengingsaanvraag
- De schorsing
- De intrekking

2.2 Vragen / knelpunten bij relevante wetsartikelen (incl. toelichting)

De basis voor de vergunningverlening is gelegd in:

- Hoofdstuk 4 van de WtBK
- Hoofdstuk 4 en 5 van het BtBK
- Hoofdstuk 4 van de RtBK

Hierover de volgende opmerkingen / vragen:

Artikel 3 WtBK

1. Het is verboden zonder vergunning van Onze Minister gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden aan te bieden of te verrichten.
2. Het is verboden zonder toestemming van Onze Minister gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden aan boord van een schip te verrichten, toe te staan of mogelijk te maken.
3. Met een vergunning, bedoeld in het eerste lid, wordt gelijkgesteld een vergunning of vergelijkbare beschikking afgegeven door een daartoe bevoegde instantie in een andere staat die een niveau van waarborgen biedt dat ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met het bepaalde bij of krachtens deze wet wordt nagestreefd. Onze Minister kan beleidsregels vaststellen omtrent de gelijkwaardigheid van buitenlandse vergunningen.

Met betrekking tot lid 3:

- Het is onduidelijk hoe wordt getoetst of een daartoe bevoegde instantie in een andere staat een niveau van waarborgen biedt, welke tenminste gelijkwaardig zijn aan het niveau van de WtBK. Er zijn duidelijke richtlijnen van het ministerie van JenV nodig om dit uit te kunnen voeren.

Artikel 14 WtBK (schorsen en intrekken vergunning)

Onze Minister kan de vergunning intrekken of schorsen indien:

- a. een van de ISO-certificaten, bedoeld in artikel 13, eerste lid, geschorst, ingetrokken of niet meer geldig is;
- b. de vergunninghouder de aan de vergunning verbonden voorschriften niet in acht neemt;
- c. de vergunninghouder de verplichtingen die voortvloeien uit de bij of krachtens deze wet gestelde regels niet naleeft;
- d. de voor de verkrijging van de vergunning verstrekte gegevens zodanig onjuist of onvolledig blijken, dat op de aanvraag een andere beslissing zou zijn genomen indien bij de beoordeling daarvan de juiste gegevens bekend waren geweest;
- e. zich 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;
- f. de vergunninghouder handelt in strijd met hetgeen van een goed maritiem beveiligingsbedrijf in het maatschappelijk verkeer mag worden verwacht

Met betrekking tot art 14 onder b, c en f:

- ILT gaat over haar eigen HH beleid, maar het ministerie van JenV dient hier een norm te stellen. Heeft elke overtreding gelijk een schorsing en/of een intrekking tot gevolg? Of zou het ministerie van JenV bijvoorbeeld graag met een puntensysteem werken? Zonder helderheid over deze norm is handhaving uiteraard niet mogelijk.

Artikel 4.4 (beslistermijn) BtBK

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

Opgemerkt wordt dat het aantal aanvragen zich in eerste aanleg zal concentreren op het 1^e kwartaal van 2022. Wanneer er volgens de schatting (nagenoeg) tegelijk 6 vergunningen worden aangevraagd kan ILT niet garanderen dat deze dan ook binnen deze 8 weken zijn afgedaan. Capaciteit staat niet als reden genoemd in lid 2.

De ILT werkt in haar implementatieplan een idee uit om dit mogelijke probleem op te lossen, zie ook 2.3.5.

Advies:

Geef tijdig aan de markt aan dat een stapeling van aanvragen, mede door de onzekerheid van het aantal aanvragen, in het begin tot vertraging in de afhandeling kan leiden.

Artikel 4.5 (overgang vergunning op een derde) BtBK

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

- Wie is hier 'Onze Minister'? Wie gaat in voorkomend geval toetsen of iemand al dan niet aan de voorwaarden voldoet?
- ILT kan dit slechts uitvoeren indien hier duidelijkheid over bestaat en er duidelijke richtlijnen gesteld worden.

Artikel 5.4 (continuïteit onderneming) BtBK

1. De continuïteit van het maritiem beveiligingsbedrijf is redelijkerwijs gewaarborgd.
2. De continuïteit is in ieder geval niet gewaarborgd, indien:
 - a. het bedrijf in staat van faillissement of liquidatie verkeert;
 - b. aan het bedrijf surseance van betaling is verleend;
 - c. beslag is gelegd op een aanmerkelijk deel van het vermogen van het maritiem beveiligingsbedrijf of op een of meer van zijn bedrijfsmiddelen die een aanmerkelijk deel van zijn vermogen vormen.
3. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot het eerste en tweede lid.

Artikel 9 lid onder c van de Regeling vraagt een actuele accountantsverklaring waaruit moet blijken dat het bedrijf voldoet aan de eisen uit lid 2 van bovenstaand artikel.

- Welke eisen worden er aan deze accountantsverklaring gesteld? Moet dit bijvoorbeeld een verklaring van de 'big 4' zijn?
- In de RtBK staat dat de accountantsverklaring 'actueel' moet zijn. Om dit goed uit te voeren is hier een concrete deadline nodig.

Artikel 5.5 (betrouwbaarheid onderneming) BtBK

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

Artikel 10 betrouwbaarheid onderneming (concept Regeling) (art. 5.5 Bbk)

1. De betrouwbaarheid van het bedrijf en van de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen worden geacht te zijn gewaarborgd indien:
 - a. gelet op de voornemens en antecedenten van hen naar redelijke verwachting zal worden voldaan aan de bij of krachtens de wet gestelde regels;
 - b. deze bij de aanvraag van een vergunning beschikken over een verklaring omtrent gedrag, of, indien betrokkenen een niet-ingezetene is van Nederland, een uittreksel justitiële documentatie of een gelijkwaardig getuigschrift van de autoriteiten van het land waar hij woonachtig is, dat niet ouder is dan drie maanden;
 - c. de personen die het beleid bepalen of mede bepalen niet onder curatele staan;
 - d. deze niet gelieerd zijn aan nationale overheden;
 - e. het bedrijf lid is van de International Code of Conduct Association;
 - f. gehandeld zal worden in overeenstemming met hetgeen van een goede beveiligingsorganisatie in het maatschappelijk verkeer mag worden verwacht.
2. Onverminderd het bepaalde in artikel 5.3, tweede lid, van het Besluit wordt, in het geval het maritiem beveiligingsbedrijf zijn statutaire zetel, zijn hoofdbestuur of zijn hoofdvestiging niet in Nederland heeft, bij de beoordeling van de betrouwbaarheid van het bedrijf, van de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen, mede betrokken de vergunning of erkenning van de bevoegde autoriteiten van het land waar het bedrijf zijn statutaire zetel, zijn hoofdbestuur of hoofdvestiging heeft.
3. De minister neemt bij zijn beoordeling bedoeld in artikel 5.5, derde lid, onderdeel c, van het Besluit, de verklaring omtrent het gedrag, dan wel het uittreksel justitiële documentatie in aanmerking.
4. De betrouwbaarheid van het maritiem beveiligingsbedrijf wordt geacht niet te zijn gewaarborgd indien het bedrijf, of de personen die diens beleid bepalen of mede bepalen, onherroepelijk zijn veroordeeld voor misdrijven genoemd in titel XVIII, titel XIX, titel XX, XXIII tot en met XXVI en titel XXIX van het Wetboek van Strafrecht.

Bijlage 6 bij de Regeling (vergunningaanvraagformulier) geeft m.b.t. de betrouwbaarheid aan dat er Verklaringen Omtrent het Gedrag (VOG's) moeten worden overlegd de binnen de PMSC verantwoordelijke personen en alle teamleiders en overige teamleden.

In dit artikel staat dat de betrouwbaarheid door 'Onze Minister' beoordeeld wordt. Inmiddels is duidelijk dat de Nederlandse verantwoordelijke personen, teamleiders en overige teamleden een VOG moeten overleggen.

Voor de ILT geldt het uitgangspunt dat zij niet de inhoudelijke toetsing van de betrouwbaarheid gaat doen.

Advies

Neem heldere kaders op in de Regeling waarop ILT haar beoordeling kan doen, bijvoorbeeld aan de hand van een verklaring o.i.d. Dit geldt voor zowel binnenlandse als buitenlandse verantwoordelijken, teamleiders en teamleden.

Bij buitenlandse teamleiders en beveiligers kan dit ook ondervangen worden door enkel gebruik te maken van gecertificeerde manning agencies. Ook zij doen een betrouwbaarheidstoets waardoor de betrouwbaarheid op andere wijze (min of meer) geborgd is.

Artikel 5.6 (organisatie onderneming) BtBK

1. Het maritiem beveiligingsbedrijf richt zijn bedrijfsvoering zodanig in dat een verantwoorde, betrouwbare en controleerbare organisatie van de gewapende maritieme beveiligingswerkzaamheden, alsmede het toezicht op de naleving van de bij of krachtens de wet gestelde regels en voorschriften en de handhaving daarvan, zijn gewaarborgd.

2. Bij regeling van Onze Minister kunnen nadere regels worden gesteld over het eerste lid.

Bijlage 6 bij de Regeling (vergunningaanvraagformulier) geeft m.b.t. de organisatie van de onderneming aan dat men bij de aanvraag het volgende moet overleggen:

- Exportcontrole certificaat strategische goederen (t.b.v. wapens)
- Ethisch beleid (ethics policy)
- Health and Safety beleid
- Algemeen veiligheidsbeleid (security policy)
- Beleid m.b.t. werving, selectie en training PCASP
- Beleid m.b.t. wapens (inclusief opslag, onderhoud en vernietiging)
- Werkinstructies voor uitvoeren transport als PMSC
- Werkinstructies voor *Lifesaving rules* (LSR) (veilig optreden aan boord)
- Beleid m.b.t. interne/externe communicatie
- Beleid m.b.t. klachtafhandeling
- Klokkenuidersregeling
- Geweldsinstructies (Rules for the Use of Force)
- Overzicht trainingen, inclusief herhalingstrainingen alle teamleden
- Procedure inschieten persoonlijk wapen
- Overzicht wapenvergunningen en onderhoudsplan
- Instructies over het gebruik van Floating Armouries
- Instructies over het gebruik camera's en microfoon
- Instructies over het gebruik c.q. toepassing handboeien

Nu ILT de toets uitvoert op de aanvullende NL eisen, zal zij een oordeel moeten kunnen geven over deze documenten. Behalve voor de Geweldsinstructie (en deels voor de continuïteit) geldt dat in de regelgeving geen nadere duiding is gegeven.

Een externe expert gaat een nadere uitwerking maken van deze te toetsen documentatie, waarbij een normenkader wordt ontwikkeld.

Verder gaan we dit ondervangen met een korte opleiding voor collega's die bij dit werk betrokken worden. Ook gaat ILT de eerste aanvragen projectmatig op pakken, waarbij gebruik gemaakt wordt van externe expertise.

Hier zijn uiteraard kosten aan verbonden, welke specifiek als randvoorwaarde in het kostenoverzicht zijn opgenomen.

2.3.2 De verlengingsaanvraag

De behandeling van een verlengingsaanvraag zal identiek verlopen aan de 1^e aanvraag, het beoordelen van de documentatie zal sneller verlopen.

Verlengingsaanvraag PMSC (H 5 BtBK)		
	uren (x2 inspecteurs)	
Verzenden aankondigen verlopen vergunning (3 mnd vooraf)	1	
Ontvangst aanvraag, controle op compleetheid	2	
Niet compleetbrief of ontvangsbevestiging sturen	1	
Inhoudelijke toets op documentatie	19	
Opvragen nadere informatie	1	
Verwerken / toetsen nieuwe informatie	8	
Beoordelingsrapportage opmaken	8	
audit voorbereiden	8	
audit uitvoeren	8	
rapportage opmaken	8	
herstel / opvolging bevindingen	8	
reistijd / reiskosten	PM	
	totaal	71

De behandeling van een verlengingsaanvraag vraagt dus in totaal 142 uur

2.3.3 De schorsing van een vergunning

Schorsing PMSC (art 4.6 BtBK)		
	uren	
Ontvangst verzoek en beoordeling om schorsing	2	
Opstellen beschikking	4	
Verzenden en registreren	2	
	totaal	8

Het schorsen van een vergunning vraagt dus in totaal 8 uur.

2.3.4 Het intrekken van een vergunning

Intrekking PMSC (art 14 WtBK)		
	uren	
Ontvangst verzoek en beoordeling om intrekking	2	
Opstellen beschikking	4	
Verzenden en registreren	2	
	totaal	8

Het intrekken van een vergunning vraagt dus in totaal 8 uur.

2.3.5 Vertalen naar formatie

Om de eerste 'hausse' aan aanvragen te kunnen verwerken kiest ILT voor een projectmatige aanpak in de eerste periode. Hierbij staat Q4 2021 in het teken van voorbereiding en een stukje opleiding / training om dit specifieke werk te kunnen doen en alle betrokkenen bekend raken met de benodigde documentatie en processen / procedures.

In Q1 en Q2 van 2022 gaan 2 medewerkers van zowel vergunningverlening als toezicht samen deze aanvragen behandelen. Zij doen dit onder begeleiding van een projectleider, extern expert en (een) medewerker(s) van het ministerie van Defensie. De benodigde capaciteit is een randvoorwaarde om uitvoering te kunnen geven aan de uitvoeringstaken.

Uitgaande van 6 initiële aanvragen (6 x 164 uur) en 4 verzoeken om schorsing en/of intrekking (4 x 8 uur) zou er voor vergunningverlening 1016 uur nodig zijn. Dit betreft (bij benadering) 1 fte per 3 jaar. De expertise voor het behandelen van een aanvraag, dan wel de verwerking van een verzoek om schorsing en/of intrekking dient echter wel altijd aanwezig te zijn. Aanvragen en schorsingen en/of intrekkingen kunnen altijd voorkomen.

ILT vraagt daarom voor de vergunningverlenende taken uitbreiding van 1 fte structureel (per 1 oktober 2021), om zo de continuïteit te kunnen waarborgen. Aanvragen om een PMSC vergunning en verzoeken om schorsing of intrekking moeten immers altijd in behandeling genomen kunnen worden. Daarnaast vraagt de ILT voor de 1^e projectperiode (Q4 2021, Q1 en Q2 2022) budget voor het inhuren van extra capaciteit voor vergunningverlening.

Zoals eerder aangegeven is dit een schatting van wat er minimaal nodig is. Zodra blijkt dat er (aanzienlijk) meer aanvragen komen zal ILT in overleg treden met het ministerie van JenV voor aanvullend benodigde middelen.

2.4 Tarieven / te heffen leges

In de Handleiding Overheidstarieven 2021 staat voor een S12 medewerker een uurtarief van €105 (incl. BTW).

Bij het berekenen van leges hanteert de ILT kostendeekkende tarieven. Voorgaande inschatting van 164 uur voor het behandelen van een aanvraag voor een PMSC komt neer op een legestartief van $(164 \times € 105) = €17.220$

Voor de aanvraag van een verlenging geldt een tarief van $(142 \times € 105) = €14.910$.

Deze bedragen zijn exclusief kosten voor evt. buitenlandse reis, deze worden berekend volgens het reiskostenbeleid van ILT.

In de op te leveren jaarrapportages zal in het financiële hoofdstuk verslag worden gedaan van de 'opbrengst' van ILT, welke verrekend zal worden met het budget dat het ministerie van JenV aan ILT ter beschikking stelt.

Het is overigens aan het ministerie van JenV om het legestartief te bepalen. Daar waar het legestartief onder de kostprijs wordt vastgesteld, zal ILT dus nader gecompenseerd moeten worden.

3 Toezicht

3.1 Inleiding

De ILT gaat het toezicht uitvoeren op alle aspecten van de WtBK. Hier onderscheiden we het toezicht op:

- Scheepsbeheerders die gebruik maken van een PMSC
- De PMSC's (incidenteel en tussentijdse toets)
- De teamleider en kapitein van een beveiligd transport
- Het Kustwachtcentrum
- Evt: buitenlandse partijen waarmee de vergunninghouder afspraken heeft gemaakt m.b.t. het gebruik van een opslagplaats voor wapens en munitie

3.2 Vragen / knelpunten bij relevante wetsartikelen (incl. toelichting)

De basis voor het toezicht is gelegd in hoofdstuk 3 van de Nota van Toelichting bij het Besluit ter Bescherming Koopvaardij.

Over de voorliggende regelgeving heeft ILT m.b.t. het toezicht de volgende opmerkingen / vragen:

Artikel 7 WtBK

Het particulier maritiem beveiligingspersoneel dat op een transport wordt ingezet wordt niet als zeevarend aangemerkt.

Dit betekent dat de MLC niet van kracht is voor deze personen. Onze vragen hierbij:

- Hoe is het geregeld met de eisen die gesteld worden aan de accommodatie voor deze beveiligers?
- Hoe is het geregeld met voeding en de leefomstandigheden (bed, toilet e.d.)
- Hoe zit het met de reddingsmiddelen?
- Is het maximaal aantal personen van het safety equipment certificaat van toepassing?

5.9 lid 2 BtBK

De omvang van het op een transport in te zetten beveiligingsteam bedraagt ten minste drie personen.

Bij een VPD zijn dit 10-11 personen. Dit betekent dat de werkdruk voor de bemanning van het schip groter zal zijn bij het gebruik van PMSC (t.o.v. VPD).

- Is het ministerie van JenV zich hiervan bewust?

Advies:

Stel bij een aanvraag voor een PMSC transport een aanvullende eis, waarbij de scheepsbeheerder of kapitein verklaart dat de bemanningssamenstelling voldoende zal zijn om aan de ATB-eisen te voldoen.

Artikel 3 RtBK (Beschermingsmiddelen);

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. vaste zoeklichten;
 - c. harmonica-scheermesdraad, met een roldiameter van ten minste 730 mm;
 - 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;
 - 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 bemanning en passagiers van het schip;
 - b. het aanbrenge op daartoe aangewezen plaatsen van harmonica-scheermesdraad met een roldiameter van tenminste 730 mm;
 - c. de bevestiging van water- of schuimsputten bij mogelijke toegangspunten aan dek;
 - d. het voorbereiden van de bemanning door middel van op anti-piraterij gerichte oefeningen.
 - e. de vergrendeling van deuren en luiken die toegang geven tot de brug, de verblijven van de bemanning en passagiers, alsmede de machinekamers;
 - f. de versterking van grote ramen en patrijspooten, die deze versterking behoeven;
 - g. de bescherming van uitrusting en apparatuur van het schip tegen gebruik door derden en
 - h. het informeren van het UK Maritime Trade Operations (UKMTO) en het Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) over het transport, waarvoor toestemming is verkregen overeenkomstig artikel 4 van de wet.
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;
 - c. het gebruik van vaste zoeklichten.

Van een aantal onderwerpen staan geen specifieke eisen of omschrijving vermeld. Dit bijvoorbeeld bij de zoeklichten, wat is de definitie van een groot raam en wat zijn de eisen voor een anti-piraterij gerichte oefening? Dit wordt wel relevant geacht voor het toezicht.

- Graag hier specifieke(r) beschrijven waar de kapitein of scheepsbeheerder aan moet voldoen.

Bijlage 1 bij RtBK (Formulier aanvraag toestemming);

Ten behoeve van de embarkatie van de VPD wordt gevraagd om informatie m.b.t. de bemanningssamenstelling, bemanningcertificaat en het aantal slaapplekken aan boord.

- Deze vragen worden niet gesteld in de sectie voor de PMSC. Waarom niet?

Na verdere ontwikkeling van de processen en procedures voor het toezicht rijzen er wellicht nog andere vragen, welke op een later moment nog gesteld zullen worden.

3.3 Uitvoering, financiën en formatie

Per toezichtstaak hieronder een weergave van het proces op hoofdlijnen, alsmede een inschatting van de hiervoor benodigde uren.

3.3.1 Toezicht op de PMSC (tussentijdse toets)

De PMSC krijgt na de initiële aanvraag een vergunning voor 3 jaar. Na 1,5 jaar vindt er een tussentijdse toets / evaluatie plaats over de 1^e anderhalf jaar.

Het uitvoeren van een interbestuurlijk toezicht op de Kustwacht vraagt dus 80 uur per jaar.

3.3.4 *Evt: buitenlandse partijen voor wapens en munitie*

Deze toezichtstaak staat genoemd in de Nota van Toelichting bij het besluit, maar wordt door de ILT als niet uitvoerbaar beoordeeld. De ILT gaat hier geen spotchecks uitvoeren en heeft bovendien geen enkele kennis van de opslag van wapens en munitie.

ILT adviseert het ministerie van JenV dan ook om dit toezicht op andere wijze te organiseren.

3.3.5 *Vertalen naar formatie*

Zoals in paragraaf 2.3.5 voorgesteld betrekken we 2 (ervaren) inspecteurs van het team Maritiem Toezicht Internationaal (TMI) in Q1 en Q2 van 2022 bij de projectmatige aanpak om de eerste 'hausse' aan aanvragen voor een PMSC vergunning te kunnen verwerken.

In Q4 van 2021 krijgen deze medewerkers ook een (nog nader uit te werken) 'cursus' aangereikt om zich voor te bereiden op dit specifieke werk. Hierbij gaat het vooral om dat zij bekend raken met de benodigde documentatie en processen / procedures.

In deze toets gaat ILT uit van 100 rapportages per jaar. Dit vraagt dus een structurele bezetting van:

$$\begin{array}{r} 85 \times 8 \text{ uur} = 680 \text{ uur} \\ 15 \times 22 \text{ uur} = \underline{330 \text{ uur}} \\ \hline 1010 \text{ uur} \end{array}$$

Daarnaast staat het toezicht aan de lat voor incidentele en periodieke toezichtonderzoeken bij PMSC's. Incidenteel gaan we uit van 2 onderzoeken per jaar, dus $(2 \times 128) = 256$ uur per jaar. Voor periodiek gaat het om 6 onderzoeken per 3 jaar, dus ook $(2 \times 128) = 256$ uur per jaar.

In totaal gaat het om 1522 uur per jaar. ILT vraagt daarom voor deze toezichtstaken uitbreiding van 1 fte structureel (per 1 oktober 2021). Daarnaast vraagt de ILT voor de 1^e projectperiode (Q4 2021, Q1 en Q2 2022) budget voor het inhuren van extra capaciteit voor toezicht.

Een toezichttaak die apart wordt belegd is het interbestuurlijk toezicht op de Kustwacht. Hiervoor is 80 uur per jaar inzet nodig.

Zoals eerder aangegeven is dit een schatting van wat er nodig is. Zodra blijkt dat er (aanzienlijk) meer aanvragen komen zal ILT in overleg treden met het ministerie van JenV voor aanvullend benodigde middelen.

4 Overige taken

4.1 Inleiding

Naast vergunningverlening en toezicht, gaat ILT ook enkele aanvullende werkzaamheden te verrichten:

- Communicatie
- Afhandelen bestuurlijke boetes via Bureau Bestuurlijke Boete van ILT
- Behandelen Bewaar- en Beroep en juridisch advies via Juridische Zaken van ILT
- Opstellen van werkplan en jaarrapportage t.b.v. ministerie van JenV
- AVG verplichtingen
- ICT

4.2 Uitvoering, financiën en formatie

Per taak hieronder een inschatting van de hiervoor benodigde uren.

4.2.1 *Communicatie*

ILT communiceert over haar taken in het kader van de Wet ter Bescherming Koopvaardij. Er wordt een website ingericht, ook in de Engelse taal. Daarnaast zal het Klant Contact Centrum (KCC) middels Q&A's en nadere info voorbereid moeten worden op vragen.

ILT vraagt hier per 2022 een structurele formatie uitbreiding van 0,25 fte voor.

4.2.2 *Bureau Bestuurlijke Boete*

We gaan uit van 15 bestuurlijke boetes per jaar. Het laten afhandelen van de bestuurlijke boetes door ILT vraagt nog best veel inzet.

Voor er boetes kunnen worden opgelegd moet er een digitaal registratie systeem worden aangepast en een boetecatalogus worden opgesteld.

Het opleggen van een bestuurlijke boete gebeurt in verschillende stappen. Eerst moet er een voornemen tot opleggen BB opgesteld worden, gevolgd door een boete besluit. Bij buitenlandse overtreeders geldt tevens dat alle stukken vertaald moeten worden. Ervaring leert daarnaast dat er regelmatig sprake is van bezwaar- en beroepsprocedures, waardoor hoorzittingen en rechtszittingen plaats vinden.

ILT vraagt hier per 2022 een structurele formatie uitbreiding van 0,5 fte voor.

4.2.3 *Juridische zaken*

Daar waar vergunningen worden verleend en boetes worden opgelegd, hebben betrokkenen het recht om in bezwaar of beroep te gaan. Dit komt best veel voor en kost veel capaciteit

Het is lastig een inschatting te maken van het aantal zaken dat het hier zal betreffen.

ILT vraagt hier per 2022 een structurele formatie uitbreiding van 0,5 fte voor.

4.2.4 *Opstellen werkplan en jaarrapportage*

1x per 3 jaar stelt de ILT een werkplan op voor het ministerie van JenV. Hierin zet ILT uiteen welke inzet er gepleegd zal worden op het dossier WtBK. Het eerste werkplan zal, in lijn met de aannames in deze HUF toets, een inschatting van de werkzaamheden zijn. In het 3^e jaar na

de start van de werkzaamheden (dus naar verwachting in 2024) zal de ILT een evaluatie uitvoeren, als basis voor de het werkplan 2025-2027).

Jaarlijks zal ILT in een jaarrapportage verslag doen van haar werkzaamheden in dit dossier. Deze wordt uiterlijk 1 maart in het opvolgende jaar opgeleverd.

Voor het opstellen van het werkplan en de jaarrapportages wordt geen aparte formatie geclaimd. Wel zal er in 2024 budget worden gevraagd voor de evaluatie.

4.2.5

AVG verplichtingen

Uiteraard voldoet ILT aan haar verplichtingen vanuit de AVG. Hiervoor is wel nodig dat het (digitaal) verzenden van een aanvraag en van de transportrapportages op een AVG veilige manier plaatsvindt. Hier wordt nog nader onderzoek naar gedaan.

ILT voert in het 3^e kwartaal van 2021 nog een AVG scan uit, welke ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de privacy coördinator van het ministerie van IenM.

Evt kosten die hieruit voortvloeien worden nu als PM opgenomen. Evt. vraagt ILT hier in 2022 extra budget voor.

4.2.6

ICT

De ILT optimaliseert (digitaliseert) op dit moment haar systeem van vergunningverlening. Voor Scheepvaart geldt dat deze digitalisering medio 2022-2023 vorm krijgt.

De kosten die nodig zijn om ook de afhandeling van de WtBK via dit nieuwe systeem te laten verlopen zijn nu nog niet in te schatten en worden als PM opgenomen. De ILT zal voor deze kosten op een later moment een verzoek doen aan het ministerie van JenV.

5 Formatie en claim samengevoegd

5.1 Inleiding

Voor het berekenen van de personeelskosten 2021 is uitgegaan van de huidige kostenstructuur die ILT als Baten-Laten-Dienst hanteert.

ILT wordt per 2022 rijksdienst met wettelijke taak. Dit betekent dat we voor het berekenen van personeelskosten per 2022 uitgaan van de Handleiding Overheidstarieven 2021 (HOT 2021). Hierin staan de bedragen aangegeven, die in rekening gebracht kunnen worden voor bijvoorbeeld werkzaamheden, diensten, detacheringen of overhevelingen binnen de overheid, inclusief een opslag voor overhead (ICT, kantoormiddelen, etc). Dit kan per (deel) fte of per uur worden berekend.

5.2 Samenvattend overzicht financiën en formatie

5.2.1 Kosten 2021

Vorbereidingskosten 2021

De kosten die ILT tot nu toe gemaakt heeft in 2021 zijn nog niet doorbelast aan het ministerie van JenV. Middels deze HUF rapportage gebeurt dit alsnog.

	Kosten	
1 fte S12 (PL)	€185.000	
Externe inhuur	€80.000	
Totaal		€265.000

Structureel per 1 oktober 2021

		Kosten (per fte)	
Management alg	0,25 fte		
Team CBK	1 fte		
Team TMI	1 fte		
Team BBB	0,5 fte		
Team JZ	0,5 fte		
Totaal	3,25 fte	€185.000	€150.312

Incidenteel (t.b.v. project Q4 2021)

	Kosten (per fte)	Kosten (per kwart)	
Projectleider (S12) ¹			
Tijdelijke inhuur TMI	€185.000	€46.250	
Tijdelijke inhuur CBK	€185.000	€46.250	
Totaal			€92.500
Totaal voor 2021			€507.812

¹ Kosten projectleider voor 2021 zijn al geclaimd bij 'vorbereidingskosten 2021'

5.2.2 *Kosten 2022 (e.v.)*Incidenteel t.b.v. project Q1 en Q2 2022

	Kosten (per fte)	Kosten (Q1 en Q2)
Projectleider (S12)	€122.300	€61.150
Tijdelijke inhuur TMI (S12)	€122.300	€61.150
Tijdelijke inhuur CBK (S12)	€122.300	€61.150

Totaal	€183.450
--------	----------

Structureel per 1 januari 2022

		HOT 2021 (per fte)	Kosten per 2022
Management alg (S13)	0,25 fte	€135.300	€33.825
Team CBK (S12)	1 fte	€122.300	€122.300
Team TMI (S12)	1 fte	€122.300	€122.300
Team BBB (S11)	0,5 fte	€109.300	€54.650
Team JZ (S13)	0,5 fte	€135.300	€67.650
Communicatie (S12)	0,25 fte	€122.300	€30.575

Totaal	3,5 fte	€431.300
--------	---------	----------

Ten behoeve van het interbestuurlijk toezicht op de Kustwacht is 80 uur per jaar benodigd. Dit is te weinig om het in fte uit te drukken, dus hier wordt het uurtarief voor opgevoerd.

		HOT 2021 (per uur)	
Team Instituties (S12)	80 uur	€105	€8.400

Totaal	80 uur	€8.400
--------	--------	--------

Totaal voor 2022	€623.150
-------------------------	-----------------

Voor de jaren 2023 (e.v.) is de structurele claim dan dus €439.700, onder voorbehoud van wijzigingen in de Handleiding Overheidstarieven.

Zodra ILT verder vordert met de optimalisatie / digitalisering (huidige planning 2022/2023) zal hier nog een apart budget voor gevraagd worden. Ook wordt er in 2024 een apart budget gevraagd voor een evaluatie van deze taken binnen ILT.