

Den Helder, 30 augustus 2016  
Ons kenmerk: PoDH16.0068

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u onze reactie op de internetconsultatie "Loodsplicht Nieuwe Stijl" die is gestart met betrekking tot het wetsvoorstel "Wijziging van de Scheepvaartverkeerswet in verband met flexibilisering van de loodsplicht" en de bijbehorende Memorie van Toelichting.

Via deze reactie verzoeken wij U om vrijstelling van bepaalde categorieën schepen, te weten offshore service vessels, welke gebruikt worden voor het ondersteunen van offshore operaties en projecten, op te nemen. Hieronder volgt onze motivering.

In de Memorie van Toelichting "loodsplicht Nieuwe Stijl" worden de uitgangspunten en hoofdlijnen van deze plicht en vrijstellingen uiteengezet. Onder 4.2 Hoofdlijnen PEC-structuur, 4.2.1 Inleiding, in de laatste zin is het navolgende geformuleerd: "Net als in de huidige situatie, wordt er geen PEC verleend indien een schip gevaarlijke lading vervoert". In het Loodsplichtbesluit (1995) in artikel 1 onder g staat geformuleerd: "zeeschepen met gevaarlijke lading: zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen".

Binnen de huidige definiëring in de Memorie van Toelichting zullen bepaalde categorieën offshore schepen, waaronder offshore service vessels met een zgn. "LHNS"-notatie (Limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in BULK – IMO guideline A673 (16)) ook binnen deze definitie vallen, aangezien deze schepen zijn ingericht om beperkte hoeveelheden minerale oliën of chemicaliën te vervoeren van en naar offshore operaties en projecten.

Tijdens een bezoek van medewerkers van uw ministerie aan de plant van Peterson BV te Den Helder is ook gesproken over de definitie 'zeeschip met gevaarlijke lading'. Hierna is het volgende door uw Ministerie gecommuniceerd:

*"In de huidige regelgeving is dit als volgt gedefinieerd in het Loodsplichtbesluit 1995 (artikel 1, eerste lid, onder g):  
zeeschepen met gevaarlijke lading: zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het vervoer van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen.*

*We gaven al aan dat we zouden uitzoeken of die definitie nog wel actueel is. Dat hebben we inmiddels gedaan en een deskundige binnen ons ministerie heeft er naar gekeken en aangegeven dat deze definitie nog steeds actueel is en voldoet. Alleen schepen die gevaarlijke lading in bulk vervoeren (zoals olietankers, gastankers en chemicaliëntankers) vallen onder deze definitie (en kunnen daardoor geen gebruik maken van vrijstellingen/ontheffingen). Schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren die apart verpakt zijn, vallen niet onder deze definitie. Omdat de risico's bij aanvaring etc, ook vooral*

*aanwezig zijn bij het vervoer van deze gevaarlijke stoffen in bulk, willen we deze definitie overnemen in de nieuwe regelgeving. We willen dan wel een redactionele verduidelijking doorvoeren, namelijk om duidelijker aan te geven dat de woorden 'in bulk' zowel zien op: minerale olie, gas en chemicaliën."*

Zoals reeds genoemd vervoeren bepaalde categorieën offshore schepen slechts beperkte hoeveelheden minerale oliën of chemicaliën van en naar offshore operaties en projecten. De samengevatte term voor deze categorie schepen luidt "offshore service vessels". Hieronder wordt verstaan schepen van het type Anchor Handling vessels, Towing vessels, Platform supply vessels, Anchor handling, Towing vessels, Windfarm maintenance vessels, Standby vessels en subsea support vessels.

Met betrekking tot de handhaving van het huidige veiligheidsniveau willen wij het volgende opmerken:

- De kapiteins van deze categorie schepen varen op vaste routes tussen Den Helder naar het continentaal plat en retour. Tevens gelden in de offshore industrie hoge standaarden betreffende het veiligheidsniveau van het schip en competenties van de kapitein. In de bijlage vindt u de standaard waaraan de kapiteins en schepen moeten voldoen;
- Offshore schepen zijn uitgerust met 'dynamic positioning' systemen, bezitten uitstekende manoeuvreereigenschappen en zijn uitgerust met geavanceerde navigatie- en communicatieapparatuur;

In de aanloop naar de haven en in de haven van Den Helder zijn ons geen incidenten met betrekking tot schepen van deze classificatie bekend.

Voorts zou de loodsplicht voor de schepen van voornoemde categorieën leiden tot een (aanzienlijke) toename van de havenaanloopkosten. Voor de zeehaven van Den Helder gaat het om 2522 (in 2015) offshore gerelateerde port calls waarvan tenminste 1785 port calls binnen de classificatie "offshore service vessels" vallen. Met een gemiddelde diepgang van 5,8 meter is het loodstarief vastgesteld op € 1.643,-- per binnenkomende en uitgaande beweging. Dit impliceert een financiële lastenverzwaring van tenminste € 5,8 miljoen voor de Nederlandse Offshore industrie, die opereert vanuit Den Helder. Dit zou in strijd zijn met 3.2 Uitgangspunten en voorstellen van de rijkshavenmeesters en loodsen, onderdeel f: "(...) mag het voorgestelde stelsel de loodsplicht in algemene zin niet verzwaren;"

Graag zouden wij dan ook zien, gelet op het vorenstaande met betrekking tot artikel 11, lid 1, onder a, dat in de nog op te stellen AMvB er tevens een algehele vrijstelling wordt opgenomen voor de categorie schepen:

Offshore service vessels (conform Lloyds Register) met inachtneming van de gestelde limieten (zoals o.a. lengte voor Den Helder 95m conform advies Rijkshavenmeester Noord-Holland).

Mocht u op het vorenstaande nog een nadere toelichting wensen, dan zijn wij te allen tijde bereid hieraan mee te werken. Onze contactpersoon is mevrouw A. van Santen, mobiel 06 - 109 684 53, e-mail: [avansanten@podh.eu](mailto:avansanten@podh.eu)

Deze reactie geven wij mede namens onze stakeholders in de haven Den Helder, te weten:

Peterson Den Helder BV, SeaMar BV, Den Helder Support Service BV, Vroon Offshore Services BV, Glomar Offshore BV en de Haven- en Scheepvaartvereniging Den Helder.

Met vriendelijke groet,



J.F. Bolderheij  
Algemeen directeur/CEO

Bijlage:



Following inspections/audits held on board of SNS Poolvessels;

OID (Offshore Vessel Inspection Database)

In this inspection following items will be inspected;

- General information
- Certification and documentation
- Crew and contractor management
- Navigation
- Safety and security management
- Pollution prevention and environmental management
- Structural condition
- Operations
- Mooring
- Communications
- Propulsion, power generation and machinery
- General appearance and condition
- DP operations

CMID – (Common Marine Inspection Document)

Following will be viewed:

- Vessel specifications
- Previous inspections
- Certifications
- ISM
- HSE
- Security
- Crew Management
- Crew Qualifications
- Life Savings Appliances
- Fire Fighting Appliances
- Pollution Prevention
- General Appearance
- Bridge, Navigation and Communications Equipment
- Machinery Space
- Mooring and Lifting Equipment
- Construction and Stability



## BTMA - Bridge Team Management Audit

- Crew Management & Human Resources Procedures
- Publications, Passage planning, Pre-departure and Pre-arrival checks
- Dynamic Positioning – Competence – Awareness & Training
- Procedural/Document Awareness and Standing Orders
- Procedural awareness at Offshore Installations
- Stability
- Knowledge of ship equipment
- Emergency preparedness

## FMEA: (Failure Mode and Effect Analysis)

FMEA is a systematic method of studying failure(s). This ensures that time is not wasted & the root of the problem is quickly determined. It is used to identify methods to eliminate or reduce the chance of that failure occurring in the future.

## DP Trial: (Dynamic Positioning)

Tests of fault and failure conditions relevant to the DP System.  
To prove system redundancy, system and equipment functionality.  
Test the operation of protection and detection devices and responses  
so as to demonstrate that the vessel's DP system remains fit for purpose.

## ISM (International Safety Management) for Owners of vessels.

Owners have to show that they comply with standards for safe management of ships and for pollution prevention.

## Marine Support

Marine Audits by an Marine Auditor who is certified;

- OVID Inspector
- CMID Inspector
- Master Mariner License
- Full DP

Monitor, check and report on the close-out of action items resulting from all these audits and advise the Pool fleet manager on formal close-out decisions .

- participate in marine related Incident investigations
- advise on and contribute to all marine related issues and related documents.
- act as representative of the charterer
- captains introduction/briefing

### Vessel Personnel Competency Requirements

Master and Chief officer: minimum 2 years North Sea experience in Platform Supply Vessel operations

Vessel's crew are to be conversant in English.

#### **Minimum experience on an Established DP vessel**

*Table 1 gives the basis for an established vessel's Key DP personnel's experience for any class 1, 2 or 3 DP vessels, even if a large change of personnel has taken place.*

Table 1 – Minimum experience for Key DP Personnel

Key DP Personnel	Previous DP Vessel		Current DP Vessel	
	Hours	Weeks	Hours	Weeks
Master	250	10	100	4
Chief Officer	250	10	100	4
Senior DPO	250	10	150	2
2 <sup>nd</sup> Off/DPO	150	3	50	1
Chief Engineer	250	10	100	4
ECR Engineer	100	4	50	2
Electrician	250	10	100	4

#### **Minimum experience on a new or unfamiliar DP vessel/PSV**

The following (table 2) assumes that, where possible, vessel experience is as per table 1.

Table 2 – Minimum period of familiarization, training and practice

Key (DP) Personnel	Minimum vessel experience
Master	50 hours - over 7 days at sea
Chief Officer	50 hours - over 7 days at sea
Senior DPO	50 hours - over 7 days at sea
2 <sup>nd</sup> Off/DPO	50 hours - over 7 days at sea
Chief Engineer	21 days - including 7 at sea
ECR Engineer	14 days - including 7 at sea
Electrician	21 days - including 7 at sea

"Days at sea" means that the candidate must be familiarized whilst vessel is in operation offshore and not tied up alongside)

Minimum experience required on any PSV on charter for Peterson SBS/SNS Pool

Key Personnel	Previous Vessel		Current Vessel	
	Hours	Weeks	Hours	Weeks
Master	250	4	100	2
Chief Officer	250	4	100	2
Senior DPO	250	4	100	2
2 <sup>nd</sup> Off/DPO	150	2	50	1
Chief Engineer	250	4	100	2
ECR Engineer	150	2	50	1
Electrician	250	4	100	2
AB's/ OS's/ Motorman	150	2	50	1

**Dangerous goods training**

At all times, there must be a minimum of two (2) IMDG trained officers onboard.

In general, all formal training and familiarization will be assessed and approved by Peterson marine department as best practice standard can be assured.

**SNS Pool Safety Committee** (Incident reports)

Purpose is to contribute to a safe working process within the SNSPool by sharing Lessons Learned, Best Practices and Recommendations from Investigations.

- Asses and clarify all incident reports, unsafe act or behaviour
- Initiate incident investigation
- Analyze for trends in safety performance
- Monitor progress and close outs of all reports
- Initiate preventive measures
- Adjust operational processes and procedures
- Proposals for improvement