

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen vanwege vrachtschepen voor het vervoer van meer dan 12 industrieel personeel

1. Wat is de aanleiding?

Naarmate de maritieme offshore- en energiesectoren uitbreiden, zijn er nieuwe offshore industriële activiteiten ontstaan. Deze hebben op hun beurt een groeiende vraag gecreëerd naar de ondersteunende industrie van de scheepvaartsector offshore om te zorgen voor veilig vervoer van (industriële) personeel van en naar andere schepen en/of offshore faciliteiten.

Met industrieel personeel worden personen bedoeld die met een schip worden vervoerd of aan boord van een schip worden geaccommodeerd ten behoeve van het verrichten van offshore industriële activiteiten aan boord van andere schepen of offshore installaties.

Met offshore industriële activiteiten worden de constructie, het onderhoud of de bediening van offshore installaties gerelateerd aan onder meer, maar niet beperkt tot exploratie, de energiesector, aquacultuur, mijnbouwwerkzaamheden op zee of soortgelijke activiteiten bedoeld.

De komende jaren worden in de Nederlandse kustwateren en de Noordzee veel windparken aangelegd. Hierin worden zeer grote aantallen windturbines geplaatst. Deze vragen regelmatig onderhoud na inbedrijfstelling. Voor de plaatsing en het onderhoud van deze windturbines, alsmede voor het vervoer van constructie- en onderhoudspersoneel, zijn specifiek ontworpen vrachtschepen nodig. De bestaande (internationale) regelgeving is daarvoor niet toereikend genoeg.

2. Wie zijn betrokken?

- De reders/scheepsbeheerders van zeeschepen;
- De scheepsbouwers;
- De Nautilus International Nederlands;
- De windenergiesector die windparken op zee wil realiseren.

3. Wat is het probleem?

Industrieel personeel is een bijzondere categorie personen. Echter, deze groep is niet gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet en ook niet in het SOLAS-verdrag in voorschrift I/2. Hierdoor kan het vervoer van meer dan 12 personen, niet zijnde bemanningsleden, uitsluitend plaatsvinden met passagiersschepen. Dit geeft in toenemende mate praktische problemen. De eisen voor passagiersschepen in het SOLAS-verdrag, dat gaat over de veiligheid van zeeschepen, zijn niet toegesneden op dit type vervoer van personen. Bovendien worden de schepen onnodig

kostbaar. Daarom is binnen de Internationale Maritieme organisatie (IMO) de resolutie MSC. 418(97) ontwikkeld en aangenomen. Met deze niet bindende resolutie is het toegestaan industrieel personeel, onder bepaalde voorwaarden, te vervoeren met vrachtschepen.

4. Wat is het doel?

Het doel van de regeling is invulling te geven aan resolutie MSC. 418(97). De invulling bestaat uit een wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen (RVZ) op zo'n wijze, dat wordt voorzien in het veilig vervoer van meer dan 12 industrieel personeel aan boord van vrachtschepen (niet zijnde passagiersschepen). De wijziging bestaat uit eisen waaraan deze schepen moeten voldoen en in de mogelijkheid voor het afgeven van veiligheidscertificaten. Deze gelden voor een zestal nieuwe categorieën van vrachtschepen die worden ingezet voor het vervoer van en als accommodatie voor industrieel personeel die werkzaamheden verrichten in de maritieme offshore- en energiesectoren.

De zes nieuwe categorieën van vrachtschepen, waarvoor de regeling toepasbaar is, zijn als volgt:

- offshoredienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer;
- offshoredienstschepen met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord;
- offshoredienstschepen van 500 GT of meer;
- hogesnelheidsoffshoredienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord;
- hogesnelheidsoffshoredienstschepen met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord;
- hogesnelheidsoffshoredienstschepen van 500 GT of meer.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Een bindend normenkader is nodig om de veiligheid van de industriële werknemers, die aan boord van vrachtschepen worden vervoerd en/of geaccommodeerd, te waarborgen en het stellen van eisen aan schepen met de uitgifte van een nationaal veiligheidscertificaat mogelijk te maken. Daarnaast hebben nabij Nederland gelegen kuststaten (zoals het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Noorwegen en Denemarken) belangstelling om wederzijdse erkenning van de nationale veiligheidscertificaten voor dit type schepen te bespreken. Deze kuststaten hebben namelijk eenzelfde problematiek en een soortgelijk regelgeving of zijn deze aan het ontwikkelen. Schepen met een nationaal of bijzonder veiligheidscertificaat mogen in principe geen buitenlandse havens aandoen. Met de hier voorgestelde regelgeving wordt zoveel mogelijk een gelijk speelveld met de nabijgelegen kuststaten gecreëerd.

6. Wat is het beste instrument?

Het beste instrument is het ontwikkelen van een ministeriele regeling. Dit gelet op de artikelen 6, eerste lid, en 12, eerste en tweede lid, en artikel 22, eerste lid, van het Schepenbesluit 2004. Daardoor worden eisen aan de bovengenoemde schepen gesteld, certificaten afgegeven en onderzoeken doorgevoerd en wordt invulling gegeven aan de resolutie MSC.418(97) .

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Met deze wijzigingsregeling wordt de introductie van een zestal nieuwe veiligheidscertificaten voorgesteld voor:

1. een offshoredienstschip met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord;
2. een offshoredienstschip met een lengte van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer;
3. een hogesnelheidsoffshoredienstschip met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord;
4. een hogesnelheidsoffshoredienstschip van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord;
5. een offshoredienstschip van 500 GT of meer;
6. een hogesnelheidsoffshoredienstschip van 500 GT of meer.

Er zijn geen gevolgen voor de regeldruk wat de afgifte van veiligheidscertificaten betreft, ervan uitgaande dat bepaalde zaken interne procedures kunnen zijn. De procedure voor verkrijging van deze veiligheidscertificaten en de kosten die daarmee gemoeid zijn verschillen niet ten opzichte van bestaande veiligheidscertificaten voor vrachtschepen.

Hogesnelheidsschepen worden vaker ingezet voor het vervoer van industrieel personeel van en naar de windparken. Door het energieakkoord voor duurzame groei, waarin is afgesproken dat in 2023 minimaal 4.5 gigawatt vermogen aan windturbines op zee zal staan en de ambitie is opgenomen om circa 11.5 gigawatt in 2030 te installeren, is het duidelijk dat er behoefte zal zijn aan technici voor het installeren en het onderhoud van de windturbines die op de windparken op zee gaan werken.

De ons omliggende landen zoals het Verenigd Koninkrijk, Noorwegen en Duitsland kennen in hun nationale wetgeving ook voorzieningen voor het vervoer van industrieel personeel aan boord van schepen, niet zijnde passagiersschepen.

Een schip voor het vervoer van meer dan 12 industrieel personeel dat in 2011 was gebouwd als passagiersschip conform de HSC-Code zou circa €8.000.000 hebben gekost. Was hetzelfde schip in 2019 gebouwd volgens de Britse nationale HS-OSC Code, die gebaseerd is op de resolutie MSC.418(97), moet gerekend worden op een bedrag van circa €3.500.000-4.000.000. De bouwkosten van een dergelijk schip zijn daarmee aanzienlijk lager dan als zou het schip als conventioneel passagiersschip zijn gebouwd en gecertificeerd. Hiermee wordt een significante

regeldrukvermindering bewerkstelligd.

De windfarmsector maakt op dit moment gebruik van circa 350 schepen. Naar schatting 50 van deze schepen varen onder Britse vlag op basis van de Britse HS-OSC Code. De verwachting is dat dit aantal schepen de komende tijd verder zal toenemen omdat deze code van recente datum is. Bovendien zal de vraag naar schepen voor het vervoer meer dan 12 industrieel personeel de komende jaren naar verwachting meer dan verdubbelen. Met deze wijzigingsregeling wordt wat betreft de eisen een gelijk speelveld ten opzichte van onze buurlanden gecreëerd met als doel dat meer schepen onder Nederlandse vlag worden gebracht.