

# Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

## over:

### Vervoer industrieel personeel op zeeschepen

(van 1 augustus tot en met 15 september 2019)

#### Inleiding

De minister van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een wijziging voor van de Regeling Veiligheid Zeeschepen. Met deze wijziging wordt het mogelijk om meer dan twaalf personen (industriële personeel) te vervoeren op een hiertoe gecertificeerd vrachtschip. Het huidige toegestane maximum van twaalf personen is opgenomen in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet en is gebaseerd op het SOLAS-verdrag op vrachtschepen.

#### Doel van de wijziging

Momenteel is vervoer van meer dan twaalf personen, niet zijnde bemanningsleden, uitsluitend toegestaan met passagiersschepen. Dit maakt toekomstig vervoer van technisch personeel naar windmolenparken op zee onnodig complex en duur. De gewijzigde Regeling veiligheid zeeschepen is bedoeld om veilig vervoer van meer dan twaalf personen industrieel personeel via vrachtschepen toe te staan. De Regeling stelt hiervoor eisen aan de vrachtschepen, en ook het industrieel personeel moet voldoen aan bepaalde voorwaarden voordat ze aan boord van een vrachtschip mogen worden vervoerd. Daarnaast voorziet de regeling in de mogelijkheid voor het afgeven van veiligheidscertificaten voor een zestal nieuwe categorieën van vrachtschepen. Het gaat hierbij vooral om vrachtschepen die worden ingezet voor vervoer en accommodatie van industrieel personeel werkzaam in de maritieme offshore- en energiesectoren.

#### De reacties

Belangstellenden en belanghebbenden konden op alle voorgestelde wijzigingen en de Memorie van Toelichting een reactie geven.

Er zijn in totaal zes reacties binnengekomen, hiervan zijn er vier openbaar. De indieners zijn: brancheorganisaties (de Vereniging van Waterbouwers, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders-KVNR), een scheepswerf (Royal IHC), twee bedrijven alsmede het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Hieronder worden de hoofdlijnen van de reacties per onderwerp beknopt weergegeven.

#### Vervoer Industrieel Personeel

- o *De Vereniging van Waterbouwers* geeft aan het niet handig te vinden de voorgestelde uitwerking voor Industrieel Personeel op te nemen in een technische regeling als de Regeling Veiligheid Zeeschepen, daar er met dit voorstel eisen aan/voorwaarden voor personen

alsmede basislevensbehoeften worden opgenomen. Aangegeven wordt dat het voor de waterbouwbranche van belang is in de voorgestelde wijziging expliciet te vermelden dat de betreffende persoon als "industrieel personeel" wordt aangemerkt ten behoeve van de technische eisen van het zeeschip waarmee hij/zij wordt getransporteerd.

Reactie van IenW:

*De reden dat een aantal eisen over (industrieel)personeel wordt overgenomen is vanwege de strikte implementatie van MSC. Res. 418 (97) die een SOLAS-resolutie betreft. In de finale versie wordt in het onderdeel Industrieel Personeel van paragraaf 2 benadrukt dat de training basisveiligheid de enige relatie is met het Maritiem Arbeidsverdrag en dat dit verdrag niet van toepassing is op industrieel personeel.*

- o *De Vereniging van Waterbouwers stelt dat de uitwerking van/toelichting op "niet werken op een schip" te beperkt is, en dat de omschrijving "niet werken op een schip" niet aansluit op de gangbare praktijk in de industrie waarvoor industrieel personeel juist als separate groep aan boord van een zeeschip wordt onderscheiden.*
- o *De KVNR merkt op dat in de Memorie van toelichting expliciet wordt gesteld dat "industrieel personeel" niet werkt aan boord van het schip dat industrieel personeel vervoert of accommodeert, en zou graag genuanceerd willen zien dat "industrieel personeel" aan boord van deze schepen geen werkzaamheden uitvoert 'die onderdeel uitmaken van de normale werkzaamheden aan boord in het kader van het gebruik van het schip'.*

Reactie van IenW:

*De twee bovenstaande opmerkingen betreffen het verrichten van werkzaamheden aan boord door industrieel personeel. Dit aspect is afdoende toegelicht in paragraaf 1.*

- o *Royal IHC merkt op dat Service Operation Vessels groter dan 500GT op de Noordzee met meer dan 12 personen aan boord momenteel voldoen aan de SPS-code maar ook aan ISM, en dat naar de letter van de code dit geen "special personnel" is, maar tot nu toe wel zo wordt toegepast. Gevraagd wordt naar de gevolgen van de regeling voor dit type schip.*

Reactie van IenW:

*Offshoredienstschepen groter dan 500 GT die meer dan 12 industrieel personeel vervoeren, moeten voldoen aan de eisen van de SPS-Code of de SPS-Code 2008. In de huidige situatie is dat al het geval vanwege de resolutie MSC. 418(97). Deze Resolutie heeft voor Nederland status beleidsregel (zie ook Information to Shipping No. 6 [https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC\\_217253\\_14/1/](https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_217253_14/1/)). Dus wat de technische eisen betreft zijn er geen gevolgen. Wel wordt de mogelijkheid geboden om personen te vervoeren als IP. Wat betreft SP heeft de regeling geen gevolgen. SP is onderdeel van de bemanning en valt onder de reikwijdte van de Wet zeevarenden en de daarop gebaseerde regelgeving.*

## Overig

- **ISM:** *Royal IHC* merkt op dat het niet verplicht stellen van ISM alleen geldt onder de 500GT, en dat in de regeling deze uitzondering duidelijk moet zijn.

Reactie van IenW:

*In de finale versie wordt het onderdeel Safety Management in paragraaf 2 wat betreft de toepassing van de ISM-Code aangevuld met een alinea over schepen van minder dan 500 GT.*

- **Maritiem Arbeidsverdrag 2006:** *De KVNR* zou graag zien dat de verwijzing in de toelichting naar het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 wordt geschrapt, omdat het Maritiem Arbeidsverdrag niet op industrieel personeel van toepassing is.

Reactie van IenW:

*In de finale versie wordt in het onderdeel Industrieel Personeel van paragraaf 2 benadrukt dat de training basisveiligheid de enige relatie is met het Maritiem Arbeidsverdrag en dat dit verdrag niet van toepassing is op industrieel personeel.*

- **Redactionele opmerkingen:** *Twee bedrijven alsmede de KVNR* plaatsen uiteenlopende redactionele opmerkingen bij de regeling.

Reactie van IenW:

*Redactionele opmerkingen zijn opgenomen in de finale versie.*

## Adviezen van het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)

De belangrijkste adviezen van ATR zijn:

- *Werkbaarheid van de regeling*

Het college adviseert in de toelichting in te gaan of verschillende betrokken partijen zijn geconsulteerd en op welke manier. Daarbij adviseert het college in te gaan op de uitvoerbaarheid van de verschillende technische eisen voor onder andere reders en scheepsbouwers.

- *Gevolgen regeldruk*

Het college acht op een aantal punten de regeldrukberekening onvolledig, en geeft een aantal adviezen ter verbetering.

- *Eindoordeel*

Het eindoordeel van het College luidt: het voorstel vaststellen nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

Reactie van IenW:

*De specifieke adviespunten van het college zijn verwerkt in paragraaf 3.*