

> **Retouradres** Postbus 16228 2500 BE Den Haag

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat
Mevrouw drs. C. Van Nieuwenhuizen
Postbus 20401
2500 EK DEN HAAG

**ATR, Adviescollege
toetsing regeldruk**
Rijnstraat 50
2515 XP Den Haag

Postbus 16228
2500 BE Den Haag

Onze referentie MvH/RvZ/RS/IdB/bs/ATR0605/2019-U123

Uw referentie

T 070 310 86 66
E info@atr-regeldruk.nl
www.atr-regeldruk.nl

Datum 13 september 2019

Betreft Wijziging Regeling veiligheid zeeschepen i.v.m. vervoer industrieel personeel

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Op 30 juli 2019 is de Wijziging Regeling veiligheid zeeschepen in verband met het vervoer van industrieel personeel aan het Adviescollege toetsing regeldruk voorgelegd voor toetsing.

De Internationale Maritieme organisatie (IMO) heeft recent de resolutie MSC. 418(97) aangenomen. Met deze niet bindende resolutie is het toegestaan om meer dan 12 industrieel personeel, onder bepaalde eisen en met een aantal veiligheidscertificaten, te vervoeren met offshorevrachtschepen. In de huidige situatie kan het vervoer van meer dan 12 industrieel personeel, buiten de bemanningsleden, alleen met aparte, kostbare passagiersschepen. De wijzigingsregeling geeft invulling aan de resolutie en maakt het mogelijk om met een aantal certificaten met bijbehorende technische eisen aan vrachtschepen, deze schepen in te kunnen zetten voor het veilig vervoer van meer dan 12 industrieel personeel.

Toetsingskader

ATR beoordeelt de gevolgen voor de regeldruk aan de hand van het volgende toetsingskader:

1. Nuloptie (nut en noodzaak): is er een taak voor de overheid en is wetgeving het meest aangewezen instrument?
2. Zijn er minder belastende alternatieven mogelijk?
3. Is gekozen voor een uitvoeringswijze die werkbaar is voor de doelgroepen die de wetgeving moeten naleven?
4. Zijn de gevolgen voor de regeldruk volledig en juist in beeld gebracht?

1. Nut en noodzaak

Naarmate de maritieme offshore- en energiesectoren uitbreiden, zijn er nieuwe offshore industriële activiteiten ontstaan. Deze hebben een groeiende vraag gecreëerd naar industrieel personeel van en naar offshore faciliteiten. Voor het uitvoeren van offshore activiteiten en het vervoer van industrieel personeel op deze schepen, zijn specifiek ontworpen offshore vrachtschepen nodig.

Industrieel personeel is niet als categorie gedefinieerd in huidige nationale en internationale scheepvaartregelgeving. Hierdoor kan het vervoer van meer dan 12 personen industrieel personeel, niet zijnde bemanningsleden, in de huidige situatie uitsluitend plaatsvinden met passagiersschepen. Dit geeft in toenemende mate praktische problemen omdat vervoer voor industrieel personeel op aparte passagiersschepen kostbaar is. Daarom is binnen de Internationale Maritieme organisatie (IMO) de resolutie MSC.418(97) aangenomen. Met deze niet bindende resolutie is het toegestaan industrieel personeel, onder bepaalde eisen en met een aantal veiligheidscertificaten, te vervoeren met offshorevrachtschepen. De wijzigingsregeling geeft invulling aan de internationale resolutie en maakt het mogelijk om vrachtschepen in te kunnen zetten voor het veilig vervoer van meer dan 12 industrieel personeel.

Het college acht hiermee nut en noodzaak voldoende onderbouwd.

2. Minder belastende alternatieven

Het voorstel voorziet in de mogelijkheid om voor daartoe aangewezen categorieën vrachtschepen aanvullende certificaten met voortvloeiende technische eisen te stellen, waarmee industrieel personeel op deze categorieën schepen vervoerd kunnen worden. Het voorstel geeft daarmee een alternatief aan de huidige meer belastende optie om industrieel personeel op aparte en duurdere passagiersschepen te vervoeren.

Het college ziet geen verdere mogelijkheden voor minder belastende alternatieven.

3. Werkbaarheid

De toelichting benoemt dat nieuwe certificaten en technische eisen die het vervoer van industrieel personeel op offshore vrachtschepen mogelijk maken "op verzoek van het maritieme bedrijfsleven" in de regeling opgenomen zijn. Het college merkt op dat de toelichting niet benoemt of verschillende betrokken partijen zijn geconsulteerd bij het opstellen van de wijzigingsregeling en op welke manier. Ook gaat de toelichting niet in op de uitvoerbaarheid van de verschillende nieuwe technische eisen voor onder andere reders en scheepsbouwers.

3.1 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.

4. Gevolgen regeldruk

Het college constateert dat de toelichting ingaat op mogelijke regeldrukbesparingen in de voorgenomen situatie. Een aantal Europese landen, waaronder het Verenigd Koninkrijk en Duitsland, hebben in hun nationale wetgeving al voorzieningen conform resolutie MSC.418(97) opgenomen voor het vervoer van industrieel personeel aan boord van vrachtschepen. Daarover benoemt de toelichting dat uit buitenlandse cijfers blijkt dat de bouwkosten van een passagiersschip voor het vervoer van meer dan 12 industrieel personeel in de oude situatie zo'n € 8 miljoen bedroegen. Vrachtschepen met technische eisen conform de MSC.418(97) resolutie waarmee industrieel personeel kan worden vervoerd, liggen qua bouwkosten rond de € 3,5 miljoen - € 4 miljoen.

De toelichting benoemt dat de verwachting is dat in de komende jaren in Nederland meer vrachtschepen moeten worden gebouwd om industrieel personeel te vervoeren. Uit internationale vergelijking komt naar voren dat de bouwkosten van een vrachtschip conform de technische eisen in de voorgenomen situatie aanzienlijk lager liggen dan wanneer het schip als conventioneel passagiersschip wordt gebouwd en gecertificeerd. Hiermee wordt naar verwachting in de komende jaren 'een significante regeldrukvermindering bewerkstelligd'.

Het college acht op een aantal andere elementen de regeldrukberekening onvolledig. Het gaat hierbij om de volgende punten:

1. De toelichting benoemt dat er geen (extra) regeldrukkosten voortvloeien uit de aanvraagprocedures van veiligheidscertificaten voor het vervoer van industrieel personeel. De aanvraagprocedures voor nieuwe veiligheidscertificaten verschillen niet van oude procedures. Uit ambtelijk overleg is gebleken dat het ook relevant is om een vergelijking te maken tussen aanvraagprocedures voor certificaten bij passagiersschepen en voor vrachtschepen en hieruit voortvloeiende regeldruk, omdat in de oude situatie bij het vervoer van meer dan 12 personen industrieel personeel voldaan moet worden aan procedures voor certificaten voor passagiersschepen. De toelichting gaat hier echter niet op in.
2. De toelichting gaat niet in op de kosten voor reders die voortvloeien uit het aanpassen van offshoreschepen aan nieuwe technische eisen die vervoer van industrieel personeel mogelijk maken.
3. Om binnen de definitiebepaling als industrieel personeel te mogen worden ingezet moeten personeelsleden voldoen aan een aantal eisen zodra men aan boord gaat van een offshoreschip. Het betreft onder meer eisen op het gebied van een training basisveiligheid en met betrekking tot familiarisatie met het type schip. De toelichting merkt niks op over regeldrukeffecten van deze nieuwe eisen voor industrieel personeel.

4.1 Het college adviseert om in de toelichting de regeldrukberekening aan te vullen met de hierboven aangegeven elementen conform Rijksbrede methodiek. Daarbij kan eventueel gebruik worden gemaakt van een bandbreedte.

Dictum

Gelet op bovengenoemde bevindingen is het eindoordeel ten aanzien van de consultatieversie van dit voorstel:

Vaststellen nadat met de adviespunten rekening is gehouden.

In de verwachting u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,

w.g.

M.A. van Hees
Voorzitter

R.W. van Zijp
Secretaris