



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 12 november 2019, nr. IENM/BSK-2019/234370, tot wijziging van de Regeling veiligheid zeeschepen vanwege vrachtschepen voor het vervoer van meer dan 12 industrieel personeel

Gelet op de artikelen 6, eerste lid, 12, 22, 32 en artikel 46 van het Schepenbesluit 2004;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling veiligheid zeeschepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 als volgt gewijzigd:

1. Voor de tekst wordt de aanduiding '1.' geplaatst.
2. In het eerste lid worden in de alfabetische rangschikking zes begripsomschrijvingen ingevoegd:
 - *Resolutie MSC.418(97)*: de bij resolutie MSC.418(97) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO aangenomen interim aanbevelingen voor het veilig vervoer van meer dan 12 industrieel personeel met schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen (Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel board vessels engaged on international voyages, 2016);
 - *STCW-Code*: de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van zeevarenden, behorend bij het STCW-Verdrag (Trb. 1996, 249);
 - *Industrieel personeel*: personen die met een schip worden getransporteerd of aan boord van het schip worden geacommodeerd ten behoeve van het verrichten van offshore industriële activiteiten aan boord van andere schepen of offshore installaties als bedoeld in artikel 1 van de annex bij Resolutie MSC.418(97);
 - *Offshore industriële activiteiten*: constructie, onderhoud of bediening van offshore installaties gerelateerd aan onder meer, maar niet beperkt tot exploratie, de energiesector, aquacultuur, mijnbouwwerkzaamheden op zee of soortgelijke activiteiten als bedoeld in artikel 3 van de annex bij Resolutie MSC.418(97);
 - *Offshoredienstschip*: schip voor het vervoer of de accommodatie van meer dan 12 industrieel personeel als bedoeld in Resolutie MSC.418(97), niet zijnde een hogesnelheidsvaartuig;
 - *Hogesnelheidsoffshoredienstschip*: hogesnelheidsvaartuig als omschreven in voorschrift X/1.3. van het SOLAS-verdrag voor het vervoer van meer dan 12 industrieel personeel als bedoeld in Resolutie MSC.418(97), niet zijnde een passagiersschip.
3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
 2. Voor de toepassing van deze regeling worden onder industrieel personeel begrepen personen die:
 - a. 16 jaar of ouder zijn, en
 - b. in het bezit zijn van een geldig certificaat basisveiligheid als bedoeld in artikel 8.30 van de Regeling zeevarenden of het geldig certificaat:
 - i. Basic Safety Training afgegeven volgens de industriestandaard van de Global Wind Organisation (GWO);
 - ii. Basic Offshore Safety Introduction and Emergency Training afgegeven volgens de industriestandaard van de Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO); of
 - iii. Offshore Safety Introduction and Emergency Response Training afgegeven volgens de industriestandaard van de Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association (NOGEPa);
 - c. een familiarisatietraining hebben gevolgd in overeenstemming met artikel 40, vijfde lid, van het Besluit zeevarenden;
 - d. bekend zijn met de relevante werkprocedures aan boord van het schip;



- e. zijn uitgerust met op de reis afgestemde, geschikte persoonlijke veiligheidsmiddelen, en
- f. in het bezit zijn van een geldige geneeskundige verklaring van geschiktheid voor de zeevaart in overeenstemming met artikel 40, tweede lid, van de Wet zeevarenden of een daaraan gelijkwaardige geneeskundige verklaring afgeven volgens de industriestandaarden van:
 - i. Oil and Gas UK (OGUK);
 - ii. Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association (NOGEPa); of
 - iii. Norwegian Oil and Gas Association;
- g. voldoen aan de van toepassing zijnde herhalingsverplichtingen van het Besluit zeevarenden dan wel die van de industriestandaarden.

B

Aan artikel 3a, eerste lid, worden onder vervanging van de punt aan het slot door een puntkomma, twee onderdelen toegevoegd, luidende:

- f. een offshore dienstschip met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord;
- g. een hogesnelheids offshore dienstschip met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord.

C

Na artikel 6b worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 6c. Bijzonder certificaat offshore dienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer

1. Voor een offshore dienstschip van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer is een bijzonder certificaat benodigd.
2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.
3. Artikel 3a, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6d. Bijzonder certificaat hogesnelheids offshore dienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord

1. Voor een hogesnelheids offshore dienstschip van minder dan 500 GT, met een lengte van 24 meter of meer en met ten hoogste 60 personen aan boord is een bijzonder certificaat benodigd.
2. Het in het eerste lid bedoelde certificaat treedt in de plaats van het nationaal veiligheidscertificaat.
3. Artikel 3a, tweede en derde lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6e. Certificaat (hogesnelheids) offshore dienstschepen van 500 GT of meer

Voor een offshore dienstschip of een hogesnelheids offshore dienstschip van 500 GT of meer, is een certificaat benodigd overeenkomstig de SPS-Code, de SPS-Code 2008, de HSC-Code 1994, of de HSC-Code 2000.

D

In artikel 9a, eerste lid, wordt 'onderdeel b, c of e' vervangen door: onderdeel b, c, e, f of g.

E

Na artikel 9c worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 9d. Onderzoeken van offshore dienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer

Een offshore dienstschip waarvoor een bijzonder certificaat als bedoeld in artikel 6c benodigd is, wordt ter verkrijging van de voor dat schip benodigde certificaten en gedurende de geldigheids-



duur daarvan onderworpen aan de in artikel 12, eerste lid, onderdelen b of c, en tweede lid, voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 9e. Onderzoeken van hogesnelheidsoffshoredienstscheper van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord

Een hogesnelheidsoffshoredienstschip waarvoor een bijzonder certificaat als bedoeld in artikel 6d benodigd is, wordt ter verkrijging van de voor dat schip benodigde certificaten en gedurende de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in artikel 16 van het besluit voorgeschreven onderzoeken.

Artikel 9f. Onderzoeken van (hogesnelheids)offshoredienstscheper van 500 GT of meer

Een offshoredienstschip of een hogesnelheidsoffshoredienstschip waarvoor een certificaat als bedoeld in artikel 6e benodigd is, wordt ter verkrijging van de voor dat schip benodigde certificaten en gedurende de geldigheidsduur daarvan onderworpen aan de in:

- a. artikel 12, eerste lid, onderdeel b of c, en tweede lid, voorgeschreven onderzoeken indien het certificaat wordt afgegeven op grond van de SPS-Code of de SPS-Code 2008; of
- b. artikel 16 van het besluit voorgeschreven onderzoeken indien het certificaat wordt afgegeven op grond van de HSC-Code 1994, of de HSC-Code 2000.

F

In artikel 17a, eerste lid, wordt 'en 6' vervangen door: en 6 tot en met 6e.

G

Na artikel 18a worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 18b. Eisen aan offshoredienstscheper als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel f

De eisen, bedoeld in paragraaf 1 van bijlage 3c, zijn van toepassing op scheper als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel f:

- a. waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 15 december 2019;
- b. waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de bouwdatum als bedoeld in artikel 2, op of na 15 december 2019 ligt; of
- c. waarvan de opleverdatum op of na 15 december 2019 ligt.

Artikel 18c. Eisen aan hogesnelheidsoffshoredienstscheper als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel g

De eisen, bedoeld in paragraaf 2 van bijlage 3c, zijn van toepassing op scheper als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel g:

- a. waarvoor het bouwcontract is afgesloten op of na 15 december 2019;
- b. waarvan, bij het ontbreken van een bouwcontract, de bouwdatum als bedoeld in artikel 2, op of na 15 december 2019 ligt; of
- c. waarvan de opleverdatum op of na 15 december 2019 ligt.

H

Na artikel 21 worden drie artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 21a. Bijzondere eisen voor offshoredienstscheper van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer

Een offshoredienstschip van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer voldoet aan de eisen van de SPS-Code of de SPS-Code 2008.

Artikel 21b. Bijzondere eisen voor hogesnelheidsoffshoredienstscheper van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord

Een hogesnelheidsoffshoredienstschip van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer ten hoogste 60 personen aan boord, voldoet aan de eisen, bedoeld in paragraaf 3 van bijlage 3c.



Artikel 21c. Bijzondere eisen voor (hogesnelheids)offshoredienstschepen van 500 GT of meer

Een offshoredienstschip of een hogesnelheidsoffshoredienstschip van 500 GT of meer voldoet aan de eisen van de SPS-Code, de SPS-Code 2008, de HSC-Code 1994, of de HSC-Code 2000.

I

In artikel 48 wordt 'artikel 5e of 6' vervangen door: de artikelen 5e, 6, 6c, 6d of 6e.

J

Na bijlage 3b wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

BIJLAGE 3C. EISEN AAN OFFSHOREDIENTSCHEPEN EN HOGESNELHEIDSOFFSHOREDIENTSCHEPEN VAN MINDER DAN 500 GT

§ 1 Offshoredienstschepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel f

1. Een offshoredienstschip als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel f, voldoet aan bijlage 3a met de volgende aanvullingen:
 - a. ten aanzien van vrijboord en uitwateringsmerk zijn de eisen van het Uitwateringsverdrag van toepassing;
 - b. ten aanzien van de stabiliteit van het schip in onbeschadigde toestand zijn de eisen van de IS-Code 2008 van toepassing.
2. Voor het maken van berekeningen voor lekstabiliteit wordt de volgende volumepermeabiliteit toegepast:

Ruimten	Permeabiliteit (%)
Bestemd voor voorraden	60 of 95 indien beperkte hoeveelheid voorraden aanwezig is
Ingenomen door verblijven	95
Ingenomen door machines	85
Bestemd voor vloeistoffen	0 of 95 ¹

¹ Afhankelijk van het percentage dat de zwaarste eisen oplevert.

3. Andere cijfers over volumepermeabiliteit kunnen worden gebruikt als deze zijn onderbouwd met berekeningen.
4. De lekstabiliteit wordt berekend bij het volledig vervuld raken van één compartiment.
5. Voor schepen met één romp en catamarans, niet zijnde schepen als bedoeld onder 7, wordt als omvang van de beschadiging aangenomen:
 - i. langsscheeps: beschadiging tussen waterdichte dwarsschotten;
 - ii. dwarsscheeps: beschadiging van kleine omvang tot waterdichte langsschotten;
 - iii. verticaal: van de lijn van de onderkant van de spanten naar boven zonder begrenzing. Indien op een bepaalde plaats een beschadiging van kleinere omvang een gevaarlijkere toestand kan veroorzaken wordt deze beschadiging aan de berekeningen ten grondslag gelegd.
6. Ten aanzien van de vereiste stabiliteit van het schip in de eindtoestand na beschadiging en nadat mogelijke vereffening door overvloeien heeft plaatsgevonden, geldt dat:
 - i. de hellingshoek waarbij statisch evenwicht optreedt niet meer dan 7° bedraagt;
 - ii. de kromme van armen van statische stabiliteit van het schip in de eindtoestand van vollopen een minimum bereik van 15° voorbij de evenwichtsstand heeft, waarbij de grootste waarde van de arm van statische stabiliteit binnen dat bereik een waarde van niet minder dan 100 mm heeft;
 - iii. het oppervlak onder de kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit ten minste 0,015 mrad bedraagt, gemeten vanaf de evenwichtshoek;
 - iv. de waterlijn in beschadigde toestand niet minder dan 76 mm bedraagt, gemeten van het vrijboorddek.
7. Voor schepen met een klein waterlijnopervlak en met een groot vrijboord in onbeschadigde toestand, zoals catamarans, wordt als omvang van de beschadiging aangenomen:
 - i. langsscheeps: 10% van de lengte van het schip waarbij beschadiging is opgetreden langs de gehele scheepslengte tussen waterdichte dwarsschotten welke zijn geplaatst op een onderlinge afstand welke niet minder is dan de langsscheepse omvang van schade in de zijde. Wanneer de afstand tussen twee waterdichte dwarsschotten minder is dan de schadelengte, dan worden voor de lekstabiliteitsberekeningen een of meer dwarsschotten genegeerd op een zodanige wijze dat de desbetreffende compartimentlengte gelijk is aan of groter is dan de schadelengte. De bovengenoemde schadelengte wordt niet toegepast binnen de voorpiek- en achterpiekcompartimenten;

- ii. dwarsscheeps: een afstand tot de hartlijn van het schip binnenboord gemeten vanaf de scheepshuid loodrecht op het vlak van kiel en steven ter hoogte van de hoogstgelegen indelingslastlijn;
 - iii. verticaal: vanaf de lijn van de onderkant van de spanten naar boven zonder begrenzing. Van een catamaran wordt aangenomen dat een volledige romp beschadigd is, indien de twee rompen volledig onafhankelijk zijn en er geen kruisverbindingen zijn die, indien beschadigd, het andere romp- en natte dekcompartiment zouden vervullen. Van trimarans wordt beschouwd dat zij schade hebben aan vleugel- en middencompartimenten tot aan hartschip.
8. Indien op een bepaalde plaats een kleinere beschadiging dan in de onderdelen 7.i, 7.ii of 7.iii wordt verondersteld, die een gevaarlijkere toestand zou veroorzaken, wordt deze beschadiging aan de berekeningen ten grondslag gelegd.
 9. Als vorm van een beschadiging wordt een rechthoekig blok aangenomen. Waterdichte compartimenten aan de achterkant van de spiegel die niet deel uitmaken van de romplengte en zich niet uitstrekken tot onder de ontwerpwaterlijn, zoals overhangen en appendages, worden niet in aanmerking genomen bij de beoordeling van de beschadigde lengte.
 10. Elke schade aan alle voorste compartimenten van elke romp van een schip met meerdede rompen, welke valt binnen 5% van de lengte van het voorste deel van de waterdichte romp, gemeten op het midden van het schip, wordt beoordeeld op lekstabiliteit.
 11. Ten aanzien van de vereiste stabiliteit van het schip in de eindtoestand na beschadiging en nadat mogelijke vereffening door overvloeien heeft plaatsgevonden, geldt dat:
 - i. de slagzijhoek waarbij statisch evenwicht optreedt niet meer dan 15° bedraagt;
 - ii. voldoende stroeve dekoppervlakken en geschikte vasthoudpunten zoals leuningens langs ontsnappingswegen en toegang tot ontsnappingswegen zijn aangebracht. Daarnaast is aandacht besteed aan de middelen om toegang te krijgen tot de reddingsboten, het instappen en het te water laten;
 - iii. de kromme van armen van positieve statische stabiliteit ten minste 20° bedraagt, gemeten vanaf de hellingshoek waarbij statisch evenwicht optreedt tot de hoek waarbij verder vervuld raken van het schip optreedt;
 - iv. de maximale waarde van de arm van statische stabiliteit in bereik van positieve statische stabiliteit ten minste 200 mm bedraagt;
 - v. het oppervlak onder de kromme van restarmen van positieve statische stabiliteit ten minste 0,045 mrad bedraagt, gemeten vanaf de evenwichtshoek;
 - vi. de uiteindelijke waterlijn behorende bij het statisch evenwicht onder het laagste punt van elke opening is gelegen welke niet is afgesloten door een goedgekeurde waterdichte afsluiting. Dit omvat openingen zoals luchtpijpen, luikdeuren, deuren en eventuele andere waterdichte afsluitingen;
 - vii. deze beschadiging er niet toe mag leiden dat het schip op een waterlijn van minder dan 76 mm drijft, gemeten van het vrijboorddek;
Van het gestelde onder vii kan worden afgeweken indien:
 - in het ondergedompelde gedeelte van het vrijboorddek geen opslagruimte voor levensreddende apparaten aanwezig zijn;
 - in het ondergedompelde gedeelte van het vrijboorddek geen onderdeel van een verzamelplaats, inschepingsplaats of onderdeel van een ontsnappingsroute is, en
 - niet meer dan 10% van de lengte van de dekrand aan de beschadigde kant onder de waterlijn is en dat negatief vrijboord beperkt is tot maximaal 300 mm, gemeten vanaf de dekrand.
 12. Industrieel personeel heeft recht op:
 - i. kosteloze toegang tot drinkwater in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - ii. kosteloze toegang tot voeding in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - iii. kosteloze toegang tot medische behandeling in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - iv. kosteloze toegang tot medische voorzieningen in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - v. toegang tot recreatieve voorzieningen, rekening houdend met de duur van de reis;
 - vi. een veilige en hygiënische leefomgeving.
 - c. ten aanzien van inrichting van openbare ruimten en voorzieningen voor industrieel personeel en passagiers:
Openbare ruimten en voorzieningen voor industrieel personeel en passagiers zijn zodanig ontworpen en gebouwd dat:
 - i. overmatige of onnodige werkzaamheden, of overige omstandigheden en afleidingen die vermoeidheid zouden kunnen veroorzaken of de waakzaamheid van het brugteam en de loods zouden kunnen belemmeren, voorkomen of beperkt worden; en
 - ii. werkstations voor aanvullende functies die niet essentieel zijn voor de veilige



bedrijfsvoering van het schip, de voortstuwing en lading, of ruimten die zijn ingericht voor vergaderingen of ontspanning in het stuurhuis, niet zijn geplaatst binnen het gebied van de navigatiebrug of binnen de gezichtsvelden die nodig zijn voor verkeerswaarneming vanuit werkstations.

- d. ten aanzien van de toepasbaarheid van de ISM-Code worden hogesnelheidsoffshoredienstschepen als vrachtschepen beschouwd.

§ 2. Hogesnelheidsoffshoredienstschepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel g

Hogesnelheidsoffshoredienstschepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel g, voldoen aan de eisen van paragraaf 3, onderdelen a tot en met k, met de uitzonderingen:

1. In afwijking van voorschrift 7.7.5.1 is het voor een hogesnelheidsoffshoredienstschip met een lengte van minder dan 24 meter toegestaan dat een van de twee brandbestrijdingspompen, die ieder een afzonderlijke energievoorziening moeten hebben, is uitgevoerd als een direct bruikbare, zelf-aanzuigende, draagbare pomp die:
 - i. een pompcapaciteit heeft van tenminste 15 m³ per uur;
 - ii. een zuigslanglengte heeft die voorziet in alle mogelijke bewegingen van het schip;
 - iii. een energievoorziening heeft die voldoende is om 3 uur continue gebruikt te kunnen worden en beschikbaar is in het geval de machinekamer of een van de meerdere gescheiden machinekamers buiten gebruik is;
 - iv. aan de overige functionele eisen van de HSC-Code 2000 of de HSC-Code 1994 voldoet, en
 - v. beide pompen niet in dezelfde ruimte zijn opgeslagen of geplaatst.
2. In afwijking van voorschrift 7.10.1 behoeven hogesnelheidsoffshoredienstschepen met een lengte van minder dan 24 meter niet te zijn uitgerust met een brandbestrijdingsuitrusting als bedoeld in voorschrift 7.10.3 maar kan worden volstaan met een brandbijl en een elektrische veiligheidslamp die ten minste 3 uur licht geeft.
3. Industrieel personeel heeft recht op:
 - i. kosteloze toegang tot drinkwater in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - ii. kosteloze toegang tot voeding in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - iii. kosteloze toegang tot medische behandeling in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - iv. kosteloze toegang tot medische voorzieningen in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
 - v. toegang tot recreatieve voorzieningen, rekening houdend met de duur van de reis;
 - vi. een veilige en hygiënische leefomgeving.
4. Indien gevaarlijke stoffen worden vervoerd tijdens reizen waarop meer dan 12 personen vervoerd worden naast de bemanning, gelden de beperkingen van hoofdstuk 7, deel D, afdeling 7.17, van de HSC-Code 2000.

§ 3. Hogesnelheidsoffshoredienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord

Een hogesnelheidsoffshoredienstschip van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord, voldoet aan de eisen van de HSC-Code 2000 of de HSC-Code 1994, voor schepen van categorie B, met aanvullingen en uitzonderingen:

a. Algemeen

1. Een hogesnelheidsoffshoredienstschip wordt ontworpen, gebouwd en onderhouden overeenkomstig de voorschriften en eisen van een krachtens artikel 36 van het besluit aangewezen klassenbureau voor hogesnelheidsvrachtschepen onder de HSC-Code 2000 of de HSC-Code 1994.
2. Tenzij uitdrukkelijk anders is vermeld in deze paragraaf zijn de eisen, de definitie en de genummerde secties waaraan gerefereerd wordt, de eisen, definities en secties die gespecificeerd zijn of voorgeschreven worden in de HSC-Code 2000.¹
3. Industrieel personeel heeft recht op:
 - i. kosteloze toegang tot drinkwater in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;

¹ De sectienummers in de tekst zijn die van HSC-Code 2000, zoals gewijzigd. Bij toepassing van eerdere herzieningen dient u te verwijzen naar relevante secties in plaats van sectienummers.



- ii. kosteloze toegang tot voeding in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
- iii. kosteloze toegang tot medische behandeling in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
- iv. kosteloze toegang tot medische voorzieningen in gelijke hoeveelheden en van gelijke kwaliteit als de zeevarenden aan boord;
- v. toegang tot recreatieve voorzieningen, rekening houdend met de duur van de reis;
- vi. een veilige en hygiënische leefomgeving.

b. Ten aanzien van hoofdstuk 1- Algemene opmerkingen en eisen

1. Als alternatief voor de specifieke exploitatievergunning bedoeld in voorschrift 1.9 kan aan een hogesnelheidsoffshoredienstschip op basis van de vaargebieden waarin het schip zal opereren, en na goedkeuring van de LT en acceptatie van eventueel betrokken havenstaten, een generieke exploitatievergunning worden verleend. Hiertoe stelt de scheepseigenaar een routheandboek op conform een vastgesteld model.
2. Indien een hogesnelheidsoffshoredienstschip voornemens is een reis te ondernemen buiten de vaargebieden waarvoor een generieke exploitatievergunning is verleend, wordt de normale aanvraagprocedure voor een specifieke exploitatievergunning gevolgd.
3. De scheepseigenaar of -beheerder controleert jaarlijks de generieke exploitatievergunning. Deze controle met betrekking tot de desbetreffende informatie zoals informatie van routes in de vaargebieden waarin het schip opereert en het bijbehorende routheandboek wordt overeenkomstig de HSC-Code 2000 uitgevoerd en actueel gehouden.
4. De vorm en inhoud van een generieke exploitatievergunning voor een hogesnelheidsoffshoredienstschip komt overeen met bijlage 2 van de HSC-Code 2000. De titel van de exploitatievergunning wordt gewijzigd in 'Exploitatievergunning voor hogesnelheidsoffshoredienstschepen'.
5. De verwijzing naar het 'maximaal toegestane aantal passagiers' in de exploitatievergunning wordt gewijzigd in het 'maximale aantal toegestane personen'.
6. Internationale reizen worden slechts ondernomen na goedkeuring van de havensta(a)t(en) van de havens die tijdens deze reizen worden aangedaan.
7. Voor de toepasbaarheid van de ISM-Code worden hogesnelheidsoffshoredienstschepen als vrachtschepen beschouwd.

c. Ten aanzien van hoofdstuk 2 – Drijfvermogen, stabiliteit en waterdichte indeling, Deel A – Algemeen

1. De voorschriften van toepassing op hogesnelheidsvrachtschepen zijn van toepassing. Voor schepen met een lengte korter dan 45 meter, zijn de volgende uitzonderingen van toepassing:
 - i. voorschrift 2.6.7 – Omvang van schade in de zijde, is slechts van toepassing op het voorste één derde deel van de lengte of de lengte conform de definitie in de HSC-Code 2000 indien groter. In dit deel wordt de schadeomvang altijd toegepast, ongeacht de waterdichte indeling en locatie van de hoofddwarsschotten. In de andere delen van het schip beperkt de schadeomvang zich tussen de waterdichte hoofddwarsschotten gerekend vanaf de kiel van het schip tot aan het dek en van de zijde van het schip tot de hartlijn van het schip (vlak van kiel en steven);
 - ii. voorschrift 2.6.8.1.2 – Omvang van hekschade, wordt niet toegepast;
 - iii. voorschrift 2.6.9 – Omvang van bodemschade op plaatsen die kwetsbaar zijn voor lekstootschade (raking damage), is slechts van toepassing op het voorste derde deel van de lengte of de lengte conform de definitie in de HSC-Code 2000 indien groter. In dit deel wordt de schadeomvang waar dan ook toegepast, ongeacht de waterdichte indeling en locatie van de hoofddwarsschotten. In de andere delen van het schip is voorschrift 2.6.9 niet van toepassing;
 - iv. voorschrift 2.6.10 – Omvang van bodemschade op plaatsen die niet kwetsbaar zijn voor lekstootschade (raking damage), is slechts van toepassing op het voorste één derde deel van de lengte of de lengte conform de definitie in de HSC-Code 2000 indien groter. In dit deel dient de omvang van de beschadiging te worden berekend door middel van de formule als gegeven in voorschrift 2.6.10.2 en toegepast te worden, ongeacht de waterdichte indeling en locatie van de hoofddwarsschotten. In de andere delen van het schip behoeft voorschrift 2.6.10 niet toegepast te worden.
 - v. voorschrift 2.6.11 – Schepen met twee of meer rompen, de maximale breedte van 7 meter voor het bepalen van het aantal beschadigde rompen is slechts van toepassing op het voorste één derde deel van de lengte of de lengte conform de definitie in de HSC-Code 2000 of de HSC-Code 1994 indien groter. In de andere delen van het schip is voorschrift 2.6.11 niet van toepassing.



d. Ten aanzien van hoofdstuk 3 – Structurele eisen

1. Aanvullend op de voorschriften 3.3 en 3.4 – Aanvullende structurele eisen geldt dat:
 - i. het deel van het schip dat de constructie van de offshore-installatie raakt tijdens het overstappen van industrieel personeel naar en van de offshore-installatie, is zodanig gebouwd en beschermd dat aanwezige spanningen worden opgevangen en beschadiging door contact wordt vermeden. De eisen van het klassenbureau waar het schip is geklasseerd zijn hiervoor van toepassing. Hiermee wordt invulling gegeven aan voorschrift 3.1 van de HSC-Code 2000.
 - ii. De richtlijnen van de klassenbureaus voor de certificering van offshore toegangssystemen, die worden gebruikt voor de overdracht van personen van schepen naar offshore faciliteiten of van schip naar schip, zijn van toepassing.

e. Ten aanzien van hoofdstuk 4 – Accommodatie en ontschepingwegen

1. Aanvullend op de voorschriften 1.2.1.9 tot en met 1.2.1.11 – Additionele eisen aangaande de beschikbaarheid van accommodatie inclusief zitplaatsen geldt dat:
 - i. de voorschriften in hoofdstuk 4 van de HSC-Code 2000 voor de scheepsconstructie, de publieke ruimtes en de faciliteiten aan boord van toepassing zijn op industrieel personeel en passagiers.
 - ii. naast hoofdstuk 4 van de HSC-Code 2000 openbare ruimten en voorzieningen voor industrieel personeel en passagiers zodanig zijn ontworpen en gebouwd dat:
 - overmatige of onnodige werkzaamheden, of overige omstandigheden en afleidingen die vermoeidheid zouden kunnen veroorzaken of de waakzaamheid van het brugteam en de loods zouden kunnen belemmeren, voorkomen of beperkt worden; en
 - werkstations voor aanvullende functies die niet essentieel zijn voor de veilige bedrijfsvoering van het schip, de voortstuwing en lading, of ruimten die zijn ingericht voor vergaderingen of ontspanning in het stuurhuis, niet zijn geplaatst binnen het gebied van de navigatiebrug of binnen de gezichtsvelden die nodig zijn voor verkeerswaarneming vanuit werkstations.
2. In aanvulling op voorschrift 4.7.2 – Het ontwerp van een hogesnelheidsoffshoredienstschip, is een schip zodanig ontworpen dat er ten behoeve van een veilige evacuatie van de opvarenden voldoende ruimte is om reddingsvesten, geschikte persoonlijke reddingsmiddelen en overlevingspakken te bereiken, aan te doen en te dragen. De zitplaatsen bieden voldoende ruimte aan industrieel personeel om de persoonlijke beschermingsmiddelen te dragen die benodigd zijn voor het overstappen van het schip naar de offshore installatie.
3. In aanvulling op het voorschrift 4.11- Bescherming van de zeevarenden en passagiers, wordt, indien het hogesnelheidsoffshoredienstschip wordt ingezet voor het overzetten van industrieel personeel via de boeg van het schip naar een offshore installatie, en vice versa, het voordek en de stootblokken in de boeg zodanig uitgevoerd dat het risico tijdens de overstap minimaal is. Bijzondere aandacht is gegeven aan leuning, de overstapvoorzieningen en verzonken bevestigingsarmaturen in de gangboorden.
4. Bij het overzetten van industrieel personeel op zee wordt de IMO Guidance on safety when transferring persons at sea in acht genomen.²

f. Ten aanzien van hoofdstuk 7 – Brandbescherming

Tijdens reizen waarop meer dan 12 personen worden vervoerd naast de bemanning, worden de te vervoeren hoeveelheden gevaarlijke stoffen beperkt tot de hoeveelheden zoals voorgeschreven in hoofdstuk 7, deel D, afdeling 7.17 van de HSC-Code 2000.

g. Ten aanzien van hoofdstuk 8 – Reddingsmiddelen en -voorzieningen

1. Waar in hoofdstuk 8 van de HSC-Code 2000 sprake is van 'passagiers' wordt 'industrieel personeel' gelezen;
2. Voor alle opvarenden zijn geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen en reddingsvesten aanwezig waarbij:
 - i. industrieel personeel dat op zee zal overstappen naar een ander schip of een offshore faciliteit, uitgerust is met persoonlijke beschermingsmiddelen, inclusief overlevingspakken, die daartoe geschikt zijn;
 - ii. voor iedere opvarende, met uitzondering van personeel genoemd onder i, een overlevingspak aan boord beschikbaar is;

² Guidance on safety when transferring persons at sea, MSC-MEPC.7/Circ10, 14 juli 2014.

- iii. ieder reddingsvest dat in combinatie met een overlevingspak wordt gebruikt is daartoe geschikt;
- 3. In afwijking van voorschrift 8.3.5.1 – Eisen aan reddingsvesten, er behoeven geen reddingsvesten voor kinderen aan boord beschikbaar te zijn indien er geen kinderen aan boord zijn.
- 4. Voor hogesnelheidsoffshoredienstschip met een vrijboord tot 2,8 meter waarbij een systeem voor evacuatie op zee (MES) niet aanwezig is, worden vast aangebrachte ontschepingsladders geïntegreerd in de huid, als equivalent beschouwd. De sporten of traptreden zijn zodanig ontworpen dat de kans op uitglijden minimaal is en dat de diepte van de uitsparingen in de ladders voldoende is voor het gebruik van de ladder met handschoenen en laarzen.
- 5. De veronderstelde schades bedoeld in voorschrift 2.13 van de HSC-Code 2000 die mogelijk een slagzij of trim tot gevolg hebben, mogen geen nadelige invloed hebben op deze equivalente manier van ontschepen.
- 6. Open, omkeerbare, opblaasbare reddingsvlotten zijn niet toegestaan.
- 7. In afwijking van voorschrift 8.10.5 – Verplichting voor de hulpverleningsboot, heeft een hogesnelheidsoffshoredienstschip met een lengte van minder dan 30 meter en met minder dan vijf bemanningsleden niet uitgerust te zijn met een hulpverleningsboot, mits wordt voldaan aan de eisen van de voorschriften 8.10.5.1 tot en met 8.10.5.3 van de HSC-Code 2000 en:
 - i. het schip is ingericht om een overboord gevallen persoon binnen een tijdbestek van 15 minuten en in een horizontale positie uit het water te halen. De middelen daartoe worden aangetoond bij het eerste onderzoek zoals voorgeschreven in de regeling en bij het hernieuwde onderzoek;
 - ii. het schip aan weerszijden is voorzien van vast aangebrachte ontschepingsladders geïntegreerd in de huid. IMO International Life-Saving Appliances Code. De sporten of traptreden zijn zodanig ontworpen dat de kans op uitglijden minimaal is en dat de diepte van de uitsparingen in de ladders voldoende is voor het gebruik van de ladder met handschoenen en laarzen;
 - iii. de bemanning geoefend en ervaren is in 'man overboord'-procedures;
 - iv. het uit het water halen van de overboord gevallen persoon kan worden waargenomen vanaf de navigatiebrug; en
 - v. het schip voldoende manoeuvreerbaar is om veilig en onder de slechtste mogelijke omstandigheden de overboord gevallen persoon te benaderen en uit het water te halen.

h. Ten aanzien van hoofdstuk 12 – Elektrische installaties Deel C – voorschriften voor hogesnelheidvrachtschepen

Indien aangetoond kan worden dat een hogesnelheidsoffshoredienstschip, vol beladen en met een snelheid die 90% van de maximale vaarsnelheid tijdens de te ondernemen reizen niet verder dan 4 uur van een toevluchtsoord verwijderd is, dan mogen de eisen die in voorschrift 12.7.3 aan een 'klasse A' hogesnelheidspassagiersschip worden toegepast in plaats van de eisen van voorschrift 12.8.2.2. die aan een hogesnelheidsvrachtschip worden gesteld.

i. Ten aanzien van hoofdstuk 13 – Navigatiemiddelen systemen, middelen en VDR

In afwijking van voorschrift 13.14 is het op een hogesnelheidsoffshoredienstschip met een lengte van minder dan 30 meter toegestaan af te zien van een geluidsontvangstinstallatie indien er ramen aanwezig zijn aan de zijkant van de brug of indien het schip beschikt over open brugvleugels.

j. Ten aanzien van hoofdstuk 15 – Inrichting operationele ruimte

- 1. De roerganger dient zicht te kunnen hebben op alle operaties inzake het afmeren en het overbrengen van personeel, lading, proviand en brandstof.
- 2. Op een hogesnelheidsoffshoredienstschip met een lengte van minder dan 30 meter bedraagt de totale boog van blinde sectoren, gerekend van recht vooruit tot 22,5° achterlijker dan dwars, niet meer dan 30°. Middels de vrije bewegingsruimte van een uitkijk in de operationele ruimte is zeker gesteld dat voldaan is aan de eisen van voorschrift 15.3.2.

k. Ten aanzien van hoofdstuk 18 – Operationele eisen

Artikel 37 van het Besluit zeevarenden is van overeenkomstige toepassing op hogesnelheidsoffshoredienstschepen.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van 15 december 2019.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*



TOELICHTING

1 Aanleiding en noodzaak

Met deze regeling is de Regeling veiligheid zeeschepen (hierna: regeling) gewijzigd in die zin dat voorzien is in de mogelijkheid voor het afgeven van veiligheidscertificaten in lijn met het SOLAS-verdrag³ voor een zestal nieuwe categorieën van vrachtschepen die worden ingezet voor het vervoer van, en als accommodatie voor, industrieel personeel:

1. een offshoredienstschip met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord;
2. een offshoredienstschip 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.

Met industrieel personeel worden personen bedoeld die worden vervoerd of geaccommodeerd met de betreffende schepen van en naar objecten in zee zoals boorplatforms of windparken, of andere schepen om daar te werken (offshore industriële activiteiten). Deze personen worden uitsluitend vervoerd of geaccommodeerd op deze schepen. Ze werken niet aan boord van deze schepen en maken geen deel uit van de bemanning van het schip waarop zij vervoerd of geaccommodeerd worden en zijn derhalve ook niet aangemonsterd. Het gaat hierbij om het vervoer of de accommodatie van personen (industrieel personeel) in aanvulling op het in artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet reeds toegestane aantal van 12 passagiers dat op grond het SOLAS-verdrag op vrachtschepen zonder meer mag worden vervoerd. Deze mogelijkheid vloeit voort uit de bij resolutie MSC.418(97) van de Maritieme Veiligheidscommissie van de IMO⁴ (Interim recommendations on the safe carriage of more than 12 industrial personnel board vessels engaged on international voyages, 2016) aangenomen interim Aanbevelingen voor het veilig vervoer van meer dan 12 industrieel personeel met schepen waarmee internationale reizen worden ondernomen (hierna: resolutie). Voorafgaand aan deze wijzigingsregeling kon het vervoer van meer dan 12 personen, niet zijnde bemanningsleden, uitsluitend plaatsvinden met passagiersschepen. Dit gaf in toenemende mate praktische problemen omdat de eisen voor passagiersschepen in het SOLAS-verdrag niet zijn toegesneden op dit type vervoer van personen. Bovendien werden de schepen onnodig kostbaar. Deze problematiek heeft geleid tot een discussie binnen IMO, met het aannemen van de bovengenoemde resolutie als resultaat. Ook in deze wijzigingsregeling wordt het in de regeling genoemde aantal van 12 personen beschouwd als het maximale aantal personen, niet zijnde bemanningsleden, dat zonder meer aan boord vervoerd mag worden. Als door het vervoer of accommodatie van industrieel personeel dit aantal van 12 wordt overschreden dienen de technische eisen voor schepen ten behoeve van het vervoer of de accommodatie van industrieel personeel, zoals opgenomen in deze wijzigingsregeling, te worden toegepast.

De nieuwe certificaten vanwege deze niet bindende IMO-resolutie zijn op verzoek van het maritieme bedrijfsleven in de regeling opgenomen. Zij zijn met name bedoeld voor vrachtschepen die ingezet worden voor het vervoer en de accommodatie van werknemers van en naar windparken in de Noordzee. De komende jaren worden in de Nederlandse kustwateren en de Noordzee veel windparken aangelegd waarin zeer grote aantallen windturbines worden geplaatst die na inbedrijfstelling regelmatig onderhoud vergen. Voor de plaatsing en het onderhoud van deze windturbines, alsmede voor het vervoer van constructie- en onderhoudspersoneel, zijn specifiek ontworpen vrachtschepen nodig. Het ontwerp van deze vrachtschepen hangt af van het specifieke activiteit waarvoor het schip zal worden ingezet. Het kunnen bijvoorbeeld vrachtschepen zijn die onderdelen van windturbines vervoeren naar de windparken en die tegelijkertijd ook de technici vervoeren en accommoderen die deze moeten plaatsen. Dit zijn vaak grotere schepen die varen met relatief lage vaarsnelheid, die veel gemeen hebben met zogenaamde 'special purpose'-schepen die vallen onder de SPS-Code of de SPS-Code 2008,⁵ bedoeld in artikel 6 van de regeling. Daarnaast is er behoefte aan kleinere, snelle schepen die over het algemeen worden ingezet voor het vervoer technici of ander personeel naar en van de windparken. Dit type schepen heeft veel gemeen met schepen die wat betreft veiligheidsaspecten

³ Het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen.

⁴ Internationale Maritieme Organisatie.

⁵ De bij resolutie A.534(13) van de Algemene Vergadering van de IMO aangenomen Code voor de veiligheid van schepen voor bijzondere doeleinden (Special Purpose Ships Code) alsmede de bij resolutie MSC.266(84) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Code voor de veiligheid van schepen met bijzondere doeleinden 2008 (Special Purpose Ships Code, 2008).



ten vallen onder de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000⁶, bedoeld in artikel 7 van het Schepenbesluit 2004 (hierna: besluit). Om het verschil met andere vrachtschepen duidelijk aan te geven zijn beide type schepen apart gedefinieerd. Gekozen is voor 'offshoredienstschip' en 'hogesnelheidsoffshoredienstschip'. In de regeling wordt binnen deze definities een verder onderscheid gemaakt naar lengte en tonnage. De term offshoredienstschip is ontleend aan de wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen.⁷ Het doel van de definitie in het richtlijnvoorstel is om dit type schepen voor wat de technische eisen betreft duidelijk te onderscheiden van passagiersschepen waar de richtlijn betrekking op heeft.

2 Hoofdpijnen van het voorstel en verhouding tot bestaande regelgeving

Met deze wijzigingsregeling is een zestal veiligheidscertificaten geïntroduceerd 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.

Offshoredienstschepen

De grondslag voor het introduceren van veiligheidscertificaten voor offshoredienstschepen is gelegen in de artikelen 6, eerste lid, en 12 van het besluit.

De eerste twee categorieën offshoredienstschepen zijn gebaseerd op artikel 6 van het besluit dat een grondslag biedt voor nationale veiligheidscertificaten. Het betreft (hogesnelheids)offshoredienstschepen met een lengte van minder dan 24 meter die niet onder de reikwijdte van het SOLAS-verdrag vallen. Het gaat met name om snelle schepen voor het vervoer van personeel van en naar windparken. Soms zal ook lading worden vervoerd, in dat geval zal er niet altijd sprake zijn van snel varende schepen. Beide typen vergen deels verschillende eisen. Daarom is onderscheid gemaakt in een nationaal certificaat voor offshoredienstschepen en een nationaal certificaat voor hogesnelheidsoffshoredienstschepen. De veiligheidseisen die aan deze vrachtschepen worden gesteld zijn opgenomen in de nieuwe bijlage 3c waarbij voor het grootste deel van de eisen wordt verwezen naar de bestaande bijlage 3a. De beperkte grootte van deze vrachtschepen maakt dat het integraal verwijzen naar een van de bovengenoemde internationale codes niet mogelijk is. Voor hogesnelheidsoffshoredienstschepen is een limiet vastgelegd van ten hoogste 36 personen aan boord. Deze limiet, die is ontleend aan het SOLAS-verdrag, brengt met zich mee dat met minder dan 36 personen aan boord minder zware constructie-eisen mogen worden toegepast. Dit is van belang voor hogesnelheidsschepen vanwege het gebruik van lichtere constructiematerialen zoals aluminium die nodig zijn om de hogere vaarsnelheden te kunnen bereiken. Deze eisen zijn verwerkt in bijlage 3c.

Daarnaast zijn er twee bijzondere certificaten geïntroduceerd voor (hogesnelheids)offshoredienstschepen met een lengte van meer dan 24 meter maar minder dan 500 GT. De grondslag hiervoor is gelegen in artikel 12, eerste lid, van het besluit. Op grond van dit artikel kan worden bepaald dat voor schepen met bijzondere eigenschappen of bestemd voor bijzondere doeleinden of vaargebieden, een bijzonder certificaat benodigd is. Ook hier is onderscheid gemaakt in een veiligheidscertificaat voor offshoredienstschepen (met normale snelheid) en een veiligheidscertificaat voor hogesnelheidsoffshoredienstschepen. Wat betreft veiligheidseisen voor offshoredienstschepen kon volstaan worden met een verwijzing naar de SPS-Code of de SPS-Code 2008. Deze codes lenen zich ook voor schepen groter dan 24 meter. Wat de hogesnelheidsoffshoredienstschepen betreft was een dergelijke verwijzing echter niet mogelijk. De eisen van HSC-Code 1994 en de HSC-Code 2000 zijn daarvoor niet geschikt. Voor dit type schepen zijn eisen opgenomen in bijlage 3c. Bij het opstellen van deze bijlage is, voor zover mogelijk, aangesloten bij de bovengenoemde codes. Bovendien zijn de eisen die omliggende landen, zoals het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Denemarken, aan dit type schepen stellen, meegewogen. Deze landen kennen elk een eigen aanpak waardoor de eisen niet overall

⁶ De bij resolutie MSC.36(63) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 1994) alsmede de bij resolutie MSC.97(73) van de Maritieme Veiligheidscommissie aangenomen Internationale Code voor de veiligheid van hogesnelheidsschepen (High-Speed Craft Code, 2000).

⁷ Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (Herschikking) (L 163/1) en Richtlijn (EU) 2017/2108 van het Europees Parlement en de Raad van 15 november 2017 tot wijziging van Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEU 2017, L 315).



volledig gelijk zijn. Wat hogesnelheidsoffshoredienstscheperen betreft is een limiet vastgelegd van ten hoogste 60 personen aan boord. Ook deze limiet is van belang voor hogesnelheidsscheperen vanwege het gebruik van lichtere constructiematerialen die nodig zijn om de hogere vaarsnelheden te kunnen bereiken.

Als laatste is een internationaal certificaat geïntroduceerd voor (hogesnelheids)offshoredienstscheperen groter dan 500 GT die volledig onder de reikwijdte van het SOLAS-verdrag vallen. De grondslag hiervoor is eveneens gelegen in artikel 12, eerste lid, van het besluit. Wat de veiligheidseisen voor dit type scheperen betreft zijn, conform de resolutie, de SPS-Codes toegepast. De resolutie geeft ook de mogelijkheid om gebruik te maken van aan de SPS-Codes gelijkwaardige eisen. In Nederland is gebruik gemaakt van deze mogelijkheid door naast de SPS-Codes ook de eisen van HSC-Codes toe te passen voor zover het gaat om hogesnelheidsscheperen. Deze codes zijn wat veiligheid betreft gelijkwaardig aan de SPS-Codes maar specifiek bedoeld voor hogesnelheidsscheperen. Dit is gewenst omdat verwacht wordt dat een belangrijk deel van het vervoer van industrieel personeel zal plaatsvinden met hogesnelheidsscheperen. De toe te passen code wordt bepaald aan de hand van het scheperstype en het bouwjaar van het schip.

Industrieel personeel

Om een duidelijke afbakening te geven met passagiers en passagiersscheperen is in de resolutie een definitie opgenomen over wat verstaan moet worden onder industrieel personeel dat vervoerd wordt met vrachtscheperen. Met het aanmerken van personen als industrieel personeel wordt bepaald aan welke technische eisen de betreffende zeescheperen, waarmee zij worden vervoerd, moeten voldoen. De definitie doet derhalve geen afbreuk aan de status en de rechten van een persoon die op een (ander) zeeschip werkt. Het feit dat een persoon als industrieel personeel wordt aangemerkt laat de rechten van deze personen voortvloeiend uit nationale wet- en regelgeving of uit verdragen, zoals het Maritiem Arbeidsverdrag 2006, onverlet. Dat verdrag is niet van toepassing op industrieel personeel. Dat is ook de reden dat binnen IMO een resolutie nodig werd geacht. De (veiligheids)eisen die gesteld worden aan industrieel personeel zijn deels wel ontleend aan dat verdrag. De definitie van industrieel personeel, opgenomen in artikel 1, eerste lid, van de regeling, is rechtstreeks overgenomen uit de resolutie. Deze definitie kent een aantal elementen. In de resolutie is bepaald dat industrieel personeel uitsluitend personeel betreft dat werkzaamheden verricht in verband met zogenaamde offshore industriële activiteiten. Offshore industriële activiteiten zijn in de resolutie apart gedefinieerd als 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. Beide definities zijn overgenomen in artikel 1, eerste lid.

Om binnen de definitiebepaling als industrieel personeel te mogen worden ingezet moeten de personeelsleden voldoen aan een aantal eisen zodra men aan boord gaat van het schip. Het betreft onder meer eisen op het gebied van een training basisveiligheid en met betrekking tot familiarisatie met het type schip. Met familiarisatie wordt bedoeld dat industrieel personeel bekend wordt gemaakt met de veiligheidsaspecten van het specifieke schip. Het gaat dan bijvoorbeeld om de indeling en voorzieningen van het betreffende schip. Verder moeten zij bekend zijn met relevante werkprocedures en veiligheidsmiddelen. Deze eisen zijn door IMO ontleend aan de eisen die worden gesteld aan zeevarenden, zoals opgenomen in sectie A-VI/1 paragraaf 1 van de STCW-Code⁸.

Wat de trainingseisen op het gebied van basisveiligheid betreft kent de resolutie de mogelijkheid om uit te gaan trainingen die in de offshore gebruikelijk, en minimaal gelijkwaardig zijn aan de training basisveiligheid conform sectie A-VI/1 van de STCW-Code. Het betreft trainingen die dezelfde basisonderdelen in zich hebben aangaande het overleven op zee, eerste hulp, brandbestrijding en zelfredzaamheid.

In de resolutie zijn de volgende trainingen opgenomen:

- i. Basic Safety Training Standard uitgegeven onder auspiciën van de Global Wind Organisation (GWO);
- ii. Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training onder auspiciën van de Offshore Petroleum Industry Training Organisation (OPITO);
- iii. Offshore Safety Introduction and Emergency Response Training uitgegeven onder auspiciën van de Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association (NOGEPa).

In artikel 1, tweede lid, is bepaald dat dient te worden voldaan aan de toepasselijke herhalingsverplichtingen. Conform sectie A-VI/1 van de STCW-Code kent het certificaat basisveiligheid een geldigheid van niet meer dan 5 jaar. Om het certificaat geldig te houden dient een passende herhalingsstraining te worden gevolgd. Een beperkte geldigheidsduur geldt ook voor de certificaten die conform bovengenoemde standaarden worden afgegeven. Zo kent de GWO Basic Safety Training standaard een geldigheid van 2 jaar. De OPITO-standaard kent een geldigheidsduur van 4 jaar. Na een dergelijke periode moeten kennis en vaardigheden worden opgefrist. Van belang is daarom dat

⁸ De Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst van zeevarenden, behorend bij het STCW-Verdrag (Trb. 1996, 249).



industriële personeel een geldig certificaat kan tonen zodra men aan boord van het schip gaat. Daarnaast is een geldige geneeskundige verklaring van medische geschiktheid voor de zeevaart vereist. Deze verklaring is ontleend aan de standaard van medische eisen zoals opgenomen in sectie A-I/9 van de STCW-Code. De resolutie kent echter de mogelijkheid om uit te gaan van een gelijkwaardige standaard voor wat medische eisen betreft die worden gebruikt voor de medische keuring. In hoofdstuk 4, paragraaf 2, van de Wet zeevarenden en in hoofdstuk 6 van het Besluit zeevarenden zijn hieromtrent regels opgenomen. Het Keuringsreglement voor de Zeevaart 2005 bevat de eisen van medische geschiktheid van de bemanningsleden die in het bezit moet zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs als ook de eisen van medische geschiktheid voor de overige zeevarenden. Deze eisen zijn op een aantal onderdelen minder stringent dan de eisen aan de bemanningsleden die een functie vervullen waarvoor een vaarbevoegdheidsbewijs is vereist. Voor wat de eisen voor medische geschiktheid betreft is aansluiting gezocht bij het regime van eisen dat van toepassing is op zeevarenden zonder uitkijk- of wachtfunctie maar met veiligheidstaken in een beperkt vaargebied zijnde de Exclusieve Economische Zone. In artikel 113 van het Besluit zeevarenden is bepaald dat de Medisch Adviseur Scheepvaart geneeskundige verklaringen, afgegeven op grond van medische eisen die naar zijn oordeel ten minste gelijkwaardig zijn aan de medische eisen voor zeevarenden, gelijk kan stellen met een geneeskundige verklaring van medische geschiktheid voor de zeevaart. De onderstaande geneeskundige verklaringen komen daarvoor in aanmerking;

- i. de Oil and Gas UK (OGUK);
- ii. de Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association (NOGEP);
- iii. de Norwegian Oil and Gas Association.

Ook in dit geval is van belang dat het gaat om een geldige geneeskundige verklaring. In het Besluit zeevarenden is bepaald dat een geneeskundige verklaring een geldigheidsduur heeft van ten hoogste 2 jaar dan wel een jaar indien het een verklaring betreft met betrekking tot een persoon onder de 18 jaar. Ook de hierboven aangegeven standaarden kennen een geldigheidsduur van ten hoogste 2 jaar.

De controle op de aanwezigheid van een geldige geneeskundige verklaring is in principe een verantwoordelijkheid van de kapitein van het schip. Op de kapitein rust de verantwoordelijkheid voor de operationele veiligheid van het schip en de persoonlijke veiligheid van de opvarenden. Daarnaast dient de kapitein er bijvoorbeeld zorg voor te dragen dat naast de bemanning ook andere opvarenden, zoals industrieel personeel bekend zijn met het gebruik van de reddingmiddelen en dat er ontschepings- en brandveiligheids oefeningen worden gehouden. Deze verantwoordelijkheid vloeit voort uit artikel 4 van de Schepenwet jo. artikel 4 van de Wet zeevarenden en meer specifiek: de artikelen 60 tot en met 62 van het Schepenbesluit. De bovenbeschreven eisen voor industrieel personeel die zijn opgenomen in artikel 1, tweede lid, van de regeling komen overeen met de resolutie. De resolutie gaat uit van een minimumleeftijd van 16 jaar. Voor een werknemer jonger dan 18 jaar geldt een verscherpt regime voor bijvoorbeeld de arbeids- en rusttijden en ook met betrekking tot de medische keuring.

Aandoen buitenlandse havens

Schepen met een nationaal of bijzonder certificaat mogen in principe geen buitenlandse havens aandoen. Wat (hogesnelheids)offshoredienstschepen betreft is dit meestal geen probleem omdat het veelal gaat om schepen voor vervoer naar en van windparken binnen de Nederlandse territoriale zee of de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ). De nabij Nederland gelegen kuststaten kennen eenzelfde problematiek ten aanzien van dergelijke vrachtschepen. Zowel het Verenigd Koninkrijk als Duitsland hebben daarom inmiddels eigen regelgeving vastgesteld voor (hogesnelheids)offshoredienstschepen. Ook Denemarken werkt aan soortgelijke regelgeving. Met deze landen wordt overleg gevoerd over wederzijdse erkenning van de nationale veiligheidscertificaten voor dit type schepen. Met wederzijdse erkenning kan worden bewerkstelligd dat deze schepen indien nodig wel over en weer havens mogen aandoen. Bovendien wordt met wederzijdse erkenning een level playing field gerealiseerd en ontstaan er geen grote onderlinge verschillen in de veiligheidseisen van deze schepen die relevant kunnen zijn voor de keuze van het vlagregister. Daarmee geeft deze regeling ook invulling aan de in de Nederlandse Maritieme Strategie 2015-2025 genoemde ambitie om de aantrekkelijkheid van het Nederlands scheepsregister te waarborgen.

Nachtverblijven

De aanwezigheid en het gebruik van nachtverblijven voor industrieel personeel zijn alleen toegestaan op schepen die voldoen aan de eisen van de SPS-Code of de SPS-Code 2008. Hogesnelheidsoffshoredienstschepen die aan de bijlage 3c voldoen mogen niet beschikken over nachtverblijven voor industrieel personeel. Dat is gebaseerd op de algemene eisen van de HSC-Code 1994 en de HSC-Code 2000 waarin verduidelijkt wordt dat nachtverblijven niet beschikbaar zijn voor personen die geen bemanningslid zijn. (zie HSC-Code, Hoofdstuk 1, artikel 1.2, paragraaf. 11).



Safety Management

Alhoewel toepassing van de bepalingen uit de International Safety Management (ISM-Code) niet verplicht is gesteld voor (hogesnelheids)offshoredienstscheperen van minder dan 500 GT verdient het aanbevelingen deze bepalingen wel te implementeren indien ook havens buiten Nederland worden aangedaan. Omliggende landen vereisen over het algemeen wel implementatie van de ISM-Code aan boord van deze schepen en kunnen op basis van hun kust- en havenstaatverantwoordelijkheden de naleving hiervan ook afdwingen op vergelijkbare buitenlandse schepen die opereren in hun wateren dan wel hun havens aandoen. De ISM-Code is internationaal niet verplicht voor vrachtschepen van minder dan 500 GT. Vanwege het beperken van de lastendruk is de ISM-Code daarom niet verplicht gesteld voor deze schepen. Aan de hand van de ISM-Code is wel bepaald welke eisen relevant zijn voor schepen van minder dan 500 GT. Deze zijn opgenomen in het aanvullende eisenpakket in de bijlage bij de regeling. Echter als een schip, gecertificeerd voor de nationale vaart, ingezet wordt in de nationale wateren van een andere staat moet voldaan worden aan de eisen van die staat. Dat kan betekenen dat voldaan moet worden aan ISM-Code als geheel. Scheepsbeheerders van schepen van minder dan 500 GT kunnen hierop anticiperen en vrijwillig voldoen aan ISM-Code indien ze verwachten dergelijke staten mogelijk in de toekomst aan te zullen doen.

Hoge snelheid

Schepen gecertificeerd als hogesnelheids-offshoredienstschip die in staat zijn een snelheid te behalen van 3,7Δ0,1667 meter per seconde worden geacht bij de indiening van het bemanningsplan voor het schip rekening te houden met de relatief hoge snelheid die het schip kan ontwikkelen en aanvullende maatregelen te nemen in lijn met de vereisten voor schepen die als hogesnelheidsvaartuig gecertificeerd zijn (zie voorschriften 18.3.3 en 18.3.4 van de HSC-Code). Ook dienen de kapiteins, stuurlieden en maritiem officieren van hogesnelheidsschepen te beschikken over het certificaat type rating HSC voor het hogesnelheidsschip waarop zij dienstdoen (artikel 37 Besluit zeevarenden).

3 Gevolgen voor de regeldruk

Er zijn geen gevolgen voor de regeldruk wat de afgifte van veiligheidscertificaten betreft uitgaande dat bepaalde zaken interne procedures kunnen zijn.

De procedure voor verkrijging van deze certificaten en de kosten die daarmee gemoeid zijn verschillen niet ten opzichte van bestaande veiligheidscertificaten en zijn bekend bij de scheepsbeheerders. De regeling maakt onderscheid tussen offshoredienstscheperen en hogesnelheidsschepen. Offshoredienstscheperen moeten conform deze regeling voldoen aan de SPS-Code of 2008 SPS-Code. Dat is ook het geval in de situatie voorafgaand aan deze wijzigingsregeling, die voortvloeit uit de bovengenoemde IMO-resolutie inzake industrieel personeel. Dus voor deze categorie schepen zijn er geen gevolgen voor de regeldruk.

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.

Naast de technische eisen aan het schip moet personeel om binnen de definitiebepaling als industrieel personeel te mogen worden ingezet, voldoen aan een aantal eisen zodra men aan boord gaat van een



(hogesnelheids)offshoredienstschip. Het betreft onder meer eisen op het gebied van veiligheid en met betrekking tot de familiarisatie met het type schip. Industrieel personeel moet onafhankelijk van het manier waarop ze worden vervoerd ook aan soortgelijke eisen voldoen om in de offshore te kunnen werken. Vandaar dat naast de training basisveiligheid voor zeevarenden ook kon worden aangesloten bij de eisen die door de industrie worden gesteld aan offshorepersoneel. Derhalve zijn er geen gevolgen voor de regeldruk wat de trainingen betreft.

4 Uitvoering en handhaving

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is belast met toezicht op de naleving van onder meer (veiligheids)wetten en regels voor de scheepvaart. In verband hiermee is deze wijzigingsregeling aan de ILT voorgelegd ter toetsing op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid (HUF-toets). De ILT heeft geconcludeerd dat de wijzigingsregeling uitvoerbaar en handhaafbaar is.

5 Advisering en consultatie

De wijzigingsregeling is in nauw overleg met de sociale partners tot stand gekomen. Het ontwerp van de wijzigingsregeling is ter advisering voorgelegd aan het Adviescollege toetsing regeldruk. Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft ingestemd met de regeling. De specifieke adviespunten van het college zijn verwerkt in paragraaf 3.

Het ontwerp van de wijzigingsregeling is op 1 augustus 2019 tot 15 september 2019 gepubliceerd voor internetconsultatie. Er zijn daarop zes reacties binnengekomen, hiervan zijn er vier openbaar. De reacties betreffen tekstuele opmerkingen en een aantal detailopmerkingen. Deze hebben geleid tot enkele tekstuele correcties in de bijlage bij de wijzigingsregeling en verbeteringen in de toelichting op enkele punten. Het onderdeel Safety Management in paragraaf 2 is wat betreft de toepassing van de ISM-Code aangevuld met een alinea over schepen van minder dan 500 GT. Daarnaast is in het onderdeel Industrieel Personeel van paragraaf 2 benadrukt dat de training basisveiligheid de enige relatie betreft met het Maritiem Arbeidsverdrag. Een andere opmerking betrof het verrichten van werkzaamheden aan boord door industrieel personeel. Dit aspect is afdoende toegelicht in paragraaf 1.

Het ontwerp van de wijzigingsregeling is in het kader van Richtlijn (EU) 2015/1535 genotificeerd. Er zijn geen opmerkingen ontvangen.

6 Inwerkingtreding

Deze wijzigingsregeling treedt in werking met ingang van 15 december 2019. Deze datum van inwerkingtreding brengt met zich mee dat is afgeweken van het systeem voor Vaste Verandermomenten (Kamerstukken II 2008/09, 29 515, nr. 270 en 2009/10, 29 515, nr. 309). Hiertoe is een beroep gedaan op de volgende uitzonderingsgronden: Hoge c.q. buitensporige private of publieke kosten van vertragingen of vervroeging en de implementatie van bindende EU-rechtshandelingen, verdragen of andere besluiten van volkenrechtelijke organisaties betreft.

De sector heeft baat bij een snelle invoering vanwege de relatief lange looptijd van totstandkomings-traject van de wijzigingsregeling. De sector heeft uitdrukkelijk gevraagd om de wijzigingsregeling zo snel mogelijk in werking te doen treden aangezien de lopende projecten van grote energietrajecten zoals windparken (verwachte ingebruikname van Borssele, kavels I tot en met V is in 2020) en de tijd nodig voor het certificeren van deze categorie schepen onder de Nederlandse vlag. Verder is Richtlijn (EU) 2017/2108 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen van belang die met ingang van 21 december 2019 moet zijn geïmplementeerd. Indien industrieel personeel een veiligheidsopleiding met succes heeft afgerond en voldoet aan bepaalde verplichte medische geschiktheidscriteria valt deze per 21 december buiten het toepassingsgebied van deze richtlijn die bedoeld is voor passagiers. Richtlijn (EU) 2017/2108 wordt met een separate wijzigingsregeling geïmplementeerd. Daarnaast dienen lidstaten op grond van overweging 4 van Richtlijn (EU) 2017/2108 actieve ondersteuning verlenen aan de lopende IMO-activiteiten op het gebied van veiligheidsnormen voor offshore- vaartuigen naar aanleiding van IMO-resolutie MSC.418(97).



Artikelsgewijs

Onderdeel A

Met dit onderdeel zijn in artikel 1 zes definities ingevoegd en een tweede lid toegevoegd betreffende de aanvullende eisen die van toepassing zijn op industrieel personeel. Voor een toelichting wordt verwezen naar paragraaf 1 van het algemeen deel van deze toelichting.

Onderdelen B en C

In hoofdstuk 2, paragraaf 1, worden regels gesteld betreffende veiligheidslicenties voor zeeschepen. Artikel 3a, eerste lid, geeft een opsomming van de nationale veiligheidslicenties. Met onderdeel B van deze regeling is dit artikel uitgebreid met een nationaal certificaat voor een offshore-dienstschip met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord (onderdeel f) en voor een hogesnelheids offshore-dienstschip met een lengte van minder dan 24 meter met ten hoogste 36 personen aan boord (onderdeel g). De term 'personen aan boord' in de benaming van het certificaat is gebruikt om duidelijk te maken dat het hierbij om de bemanningsleden, eventuele passagiers (niet zijnde industrieel personeel) en industrieel personeel aan boord gezamenlijk gaat. Het maximumaantal van 36 personen vloeit voort uit de eisen van het SOLAS-verdrag voor passagiersschepen waarvoor lichtere eisen werden toegepast dan voor passagiersschepen met meer dan 36 personen.

Met onderdeel C zijn drie licenties ingevoegd voor (hogesnelheids) offshore-dienstschepen. Het betreft een bijzonder certificaat offshore-dienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer (artikel 6c), een bijzonder certificaat hogesnelheids offshore-dienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord (artikel 6d) en een certificaat (hogesnelheids) offshore-dienstschepen van 500 GT of meer (artikel 6e). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting.

Onderdelen D en E

Hoofdstuk 2, paragraaf 2, regelt welke onderzoeken moeten zijn uitgevoerd voor het verkrijgen of behouden van een veiligheidslicentie. In artikel 9a, eerste lid, zijn de onderzoeken vastgelegd voor nationale veiligheidslicenties. Met onderdeel D is dat geregeld voor de nieuwe nationale licenties in artikel 3a, eerste lid, onderdelen f en g. Met onderdeel E zijn de onderzoeken vastgelegd voor de licenties in de artikelen 6c tot en met 6e. Voor alle nieuwe licenties is aangesloten bij de onderzoeken ten aanzien van bestaande licenties.

Onderdeel F

Artikel 17a regelt de geldigheidsduur van licenties van bijzondere codes en resoluties. Met dit onderdeel is artikel 17a, eerste lid, uitgebreid met de licenties genoemd in de artikelen 6c tot en met 6e. Daarmee is voor deze nieuwe licenties aangesloten bij de geldigheidsduur van bestaande licenties.

Onderdelen G en H

In hoofdstuk 3 zijn de veiligheidseisen vastgelegd waaraan een schip moet voldoen om in aanmerking te komen voor een certificaat.

Met onderdeel G zijn de artikelen 18b en 18c ingevoegd met de eisen voor (hogesnelheids) offshore-dienstschepen met een nationaal certificaat als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdelen f en g. De eisen zijn uitgewerkt in paragraaf 1 en 2 van bijlage 3c. Ten aanzien van offshore-dienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer kon worden volstaan met de SPS-Code en de SPS-Code 2008 (artikel 21a). Ten aanzien van hogesnelheids offshore-dienstschepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord (artikel 21b) was het niet mogelijk om te volstaan met enkel een verwijzing naar de HSC-Code 1994 en de HSC-Code 2000. Daarom zijn de eisen opgenomen in bijlage 3c, paragraaf 3. De beide codes zijn hebben hiervoor wel als uitgangspunt gediend en zijn grotendeels van toepassing verklaard. Ten aanzien van (hogesnelheids) offshore-dienstschepen van 500 GT of meer zijn de SPS-Code, de SPS-Code 2008, de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000 van toepassing verklaard. Dit is geregeld in artikel 21c. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 2 van het algemeen deel van deze toelichting.



Onderdeel I

Artikel 48 verplicht de kapitein van een schip er zorg voor te dragen dat de voorschriften en verplichtingen die voortvloeien uit de verschillende door de IMO vastgestelde codes en resoluties worden nageleefd. Met dit onderdeel is artikel 48 aangepast in de zin dat er een verwijzing is opgenomen naar de artikelen 6c tot en met 6e. De eisen ten aanzien van de schepen genoemd in deze artikelen zijn (deels) ontleend aan de SPS-Code, de SPS-Code 2008, de HSC-Code 1994 of de HSC-Code 2000.

Onderdeel J

Met dit onderdeel is een bijlage ingevoegd met eisen voor (hogesnelheids)offshoredienstscheepen van minder dan 500 GT.

In deze bijlage is onderscheid gemaakt in eisen voor:

- Offshoredienstscheepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel f (paragraaf 1);
- Hogesnelheidsoffshoredienstscheepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel g (paragraaf 2); en
- Hogesnelheidsoffshoredienstscheepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord (paragraaf 3).

Voor offshoredienstscheepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel f (paragraaf 1) wordt in bijlage 3c naar de eisen van bijlage 3a van de regeling verwezen. Daarnaast zijn aanvullende veiligheidseisen opgenomen betreffende het vrijboord, uitwateringsmerk en de stabiliteit zowel in onbeschadigde als in beschadigde toestand van het schip. Hierbij zijn onderdelen uit de MCA Workboat Code als uitgangspunt genomen.

Ten aanzien van vrijboord, uitwateringsmerk en stabiliteit in onbeschadigde toestand zijn de eisen van het Uitwateringsverdrag en de eisen van de IS-Code 2008 van toepassing verklaard hoewel de schepen minder dan 24 meter lang zijn.

Ten aanzien van lekstabiliteit moeten de schepen in staat zijn om te blijven drijven indien één compartiment volledig gevuld raakt met water. De schadeomvang en de stabiliteitseisen worden verschillend bepaald voor schepen met één romp en catamarans en voor schepen met een klein waterlijnopervlak.

Voor hogesnelheidsoffshoredienstscheepen als bedoeld in artikel 3a, eerste lid, onderdeel g (paragraaf 2) van de regeling zijn de eisen van hogesnelheidsoffshoredienstscheepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord (paragraaf 3) van overeenkomstige toepassing verklaard met de onderstaande uitzonderingen van de eisen voor brandveiligheid:

- Brandpompen, hoofdbrandblusleidingen, brandkranen en slangen
Conform voorschrift 7.7.5.1 van de HSC-Code 2000 moeten schepen twee pompen hebben, aangedreven door onafhankelijke stroombronnen, met een bepaalde capaciteit conform voorgescreven berekeningen, maar niet minder dan 25 m³ per uur. Elke brandpomp moet voldoende hoeveelheid en waterdruk leveren om gelijktijdig de brandkranen te kunnen bedienen. Voor hogesnelheidsoffshoredienstscheepen met een lengte van minder dan 24 meter is een afwijking toegestaan van voorschrift 7.7.5.1 van de HSC-Code 2000 in verband met de type en de pompcapaciteit van een van de twee brandbestrijdingspompen. Onder bepaalde voorwaarden, zoals voorgescreven in bijlage 3c, paragraaf 2, mag een van de twee brandbestrijdingspompen met afzonderlijke energievoorziening uitgevoerd zijn als een direct bruikbare, zelf-aanzuigende, draagbare pomp met een lagere capaciteit dan de in voorschrift 7.7.5.1 van de HSC-Code 2000 voorgescreven capaciteit.
- Brandbestrijdersuitrusting
Conform voorschrift 7.10.3 van de HSC-Code 2000 zijn er een aantal eisen toepasbaar in verband met de eigenschappen en het type van de beschermende kleding, de bijbehorende accessoires en apparaten. Hogesnelheidsoffshoredienstscheepen met een lengte van minder dan 24 meter hoeven niet voorzien te zijn van de in sectie 7.10.3 opgenomen brandbestrijdersuitrusting. Zij dienen niettemin uitgerust te zijn met een, in het zicht bewaarde, bijl met lange steel en een elektrische veiligheidslamp met een minimale brandtijd van drie uur zoals bedoeld in 7.10.3.1.4. De genoemde sectienummers zijn die van HSC-Code 2000, zoals gewijzigd. Bij toepassing van eerdere herzieningen dient te worden verwezen naar relevante secties in plaats van sectienummers.

Voor hogesnelheidsoffshoredienstscheepen van minder dan 500 GT en met een lengte van 24 meter of meer met ten hoogste 60 personen aan boord (paragraaf 3) wordt verwezen naar de eisen van de HSC-Code 2000 of de HSC-Code 1994 inzake vrachtscheepen. De betreffende eisen van de HSC-Codes zijn geheel van toepassing tenzij in paragraaf 3 van bijlage 3c, waarin de aanvullende eisen en uitzonderingen zijn opgenomen, uitdrukkelijk anders is bepaald. Het betreft de volgende onderdelen:

Hoofdstuk 1 – Algemene opmerkingen en eisen

Hier wordt een alternatief geboden om in plaats van een specifieke exploitatievergunning bedoeld in



voorschrift 1.9 van de HSC-Code 2000 een generieke exploitatievergunning te verkrijgen. In bijlage 3c wordt voorgescreven wat de eisen en de procedures zijn voor het verlenen van een generieke exploitatievergunning.

Hoofdstuk 2 – Drijfvermogen, stabiliteit en onderverdeling, Deel A – Algemeen

Aangezien dat de HSC-Code 2000 bedoeld is voor vrachtschepen van meer dan 500 GT zijn hier alternatieve eisen gesteld voor hogesnelheidsvrachtschepen met een lengte van minder dan 45 meter. Conform voorschrift 2.6.7 wordt de zijdelingse schade overal op de omtrek van het vaartuig aangenomen. Dat betekent dat de schade meer dan een compartiment kan omvatten. Door deze alternatieve eisen wordt de omvang van schade zoals voorgescreven in 2.6.7 slechts toegepast aan op het voorste één derde deel van de lengte van het schip terwijl in de andere delen van het schip de schadeomvang zich beperkt tot het deel dat is gelegen tussen de waterdichte hoofddwarsschotten. Met betrekking tot voorschrift 2.6.9 (omvang van bodemschade op plaatsen die kwetsbaar zijn voor lekstootschade), 2.6.10 (omvang van bodemschade op plaatsen die niet kwetsbaar zijn voor lekstootschade) en 2.6.11 wordt opgemerkt dat deze slechts van toepassing zijn aan op het voorste één derde deel van de lengte van het schip en niet op de andere delen van het schip.

Om het voorste een derde deel van de lengte van het schip te bepalen wordt als lengte de grotere waarde gekozen tussen de lengte zoals bedoeld in artikel 1, onderdeel 1, van het Schepenbesluit 2004 en de lengte conform de definitie in de HSC-Code 2000.

Hoofdstuk 3 – Structurele eisen

De HSC-Code 2000 voorziet niet in constructie eisen die verband houden met de optredende contactschok door de aan de offshore installatie bevestigde verbindingstukken en de certificering van toegangssystemen. Dus aanvullend op de voorschriften 3.3 en 3.4 wordt hier naar de eisen van het klassenbureau verwezen.

Wanneer het vaartuig bestemd is voor tiloperaties om industrieel personeel en vrachten te vervoeren, moet de structuur op het vlak van hoofdvoortstuwingsmachines, schachtlagers, propellerbeugels, propellers en roeren worden opgesteld en versterkt rekening houdend met de mogelijke contactschok bij het laden.

Hoofdstuk 4 – Accommodatie en ontschepingwegen

Hier is verduidelijkt dat de voorschriften in hoofdstuk 4 van de HSC-Code 2000 voor de scheepsconstructie, de publieke ruimtes en de faciliteiten aan boord van overeenkomstige toepassing zijn op industrieel personeel en passagiers. Daarnaast zijn algemene eisen gesteld voor wat het ontwerp en bouw van openbare ruimten en voorzieningen betreft om te voorkomen dat de aanwezigheid van industrieel personeel aan boord het functioneren van het brugteam beïnvloed. De voorschriften 4.7.2 en 4.11 zijn aangevuld zodat rekening wordt gehouden met extra ruimte voor het aantrekken van persoonlijke uitrusting en het veilig overzetten van industrieel personeel via de boeg van het schip naar een offshore installatie, en vice versa.

Hoofdstuk 7 – Brandbescherming

Het gaat hier om het vervoer van gevaarlijke stoffen en de toegestane hoeveelheden tijdens reizen met meer dan 12 personen naast de bemanning aan boord.

Hoofdstuk 8 – Reddingsmiddelen en voorzieningen

Hier is verduidelijkt dat waar in hoofdstuk 8 sprake is van passagiers ook industrieel personeel daaronder moet worden verstaan. Daarnaast zijn eisen gesteld aan het aantal geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen en reddingsvesten dat aan boord aanwezig moet zijn. Indien industrieel personeel al uitgerust is met persoonlijke beschermingsmiddelen, inclusief overlevingspakken, zijn er uitzonderingen op dit vereiste. Daar waar in de bijlagen wordt gesproken over overlevingspakken voor industrieel personeel worden pakken bedoeld die voldoende bescherming bieden bij te water geraken, maar die ook voldoende comfort en bewegingsruimte bieden om een overstap op zee van schip naar offshore faciliteit en terug, inclusief de klim naar boven of beneden, veilig uit te kunnen voeren. Deze pakken kunnen praktisch dus ook (MED type approved of equivalent) offshore anti-exposure suits zijn. De voorschriften 2.3.2 en 2.4.2 van de IMO International Life-Saving Appliances Code (LSA Code) en de definities uit SOLAS Reg. III/3.1. en 3.7 zijn van overeenkomstige toepassing. Verder blijft het de verantwoordelijkheid van de scheepsbeheerder om ervoor te zorgen dat er tijdens het overstappen van schip naar de wal van een windmolenpark en vice versa voldoende goedgekeurde overlevingspakken aan boord zijn voor alle opvarenden.

Vast aangebrachte ontschepingsladders die geïntegreerd in de scheepshuid worden als equivalent beschouwd mits ze voldoen aan bepaalde ontwerp-eisen. Voor een hogesnelheids-offshoredienstschip met een vrijboord tot 2,8 meter is er een alternatief voor het systeem voor evacuatie op zee. Hogesnelheids-offshoredienstschepen met een lengte van minder dan 30 meter en met minder dan vijf bemanningsleden behoeven niet uitgerust te zijn met een hulpverleningsboot, mits wordt voldaan aan de eisen van de voorschriften 8.10.5.1 tot en met 8.10.5.3 van de HSC-Code 2000 en aan aanvullende eisen in verband met het ontsnappen en het redden van overboord gevallen personen.



Hoofdstuk 12- Elektrische installaties Deel C – voorschriften voor hogesnelheidsvrachtschepen

Onder bepaalde voorwaarden, gerelateerd aan de beladingstoestand, de snelheid van het schip en de afstand van een toevluchtsoord, mogen in plaats van de in voorschrift 12.8.2.2. aan een hogesnelheidsvrachtschip gestelde eisen, de eisen die in voorschrift 12.7.3 aan een 'klasse A' hogesnelheidspassagiersschip worden gesteld, worden toegepast. Vanwege de operationele beperking zijn de genoemde eisen voor een hogesnelheidspassagiersschip minder streng dan voor hogesnelheidsvrachtschepen.

Hoofdstuk 13 – Navigatiemiddelen systemen, middelen en reisgegevensrecorders

Voor een hogesnelheidsoffshoredienstschip met een lengte van minder dan 30 meter is het toegestaan om van voorschrift 13.14 af te wijken en af te zien van een geluidsontvangstinstallatie indien er ramen aanwezig zijn aan de zijkant van de brug of indien het schip beschikt over open brugvleugels.

Hoofdstuk 15 – Inrichting operationele ruimte

Hierin zijn de verantwoordelijkheden van de roerganger vastgelegd.

Daarnaast worden alternatieve eisen toegestaan voor een hogesnelheidsoffshoredienstschip met een lengte van minder dan 30 meter. De totale boog van blinde sectoren mag afwijken van de waarde die in voorschrift 15.3.3 is voorgeschreven mits aan voorschrift 15.3.2 is voldaan middels de vrije bewegingsruimte van een uitkijk in de operationele ruimte.

Hoofdstuk 18 – Operationele eisen

Naast hoofdstuk 18 is artikel 37 van het Besluit zeevarenden van overeenkomstige toepassing op hogesnelheidsoffshoredienstschepen.

*De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga*