

Vergaderjaar 2018–2019

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 253

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 juli 2019

Tijdens de tweede termijn van het algemeen overleg Maritiem op 5 juni jl. (Kamerstuk 31 409, nr. 249) heb ik toegezegd dat ik uw Kamer op de hoogte zou houden van de ontwikkelingen rondom de Sea-Watch 3. Naar aanleiding van de uitspraak inzake het kort geding van 7 mei jl. is er de afgelopen periode uitgebreid met Sea-Watch gesproken over de eisen die van toepassing zijn op de Sea-Watch 3. De uitspraak verplichtte mij om uiterlijk 15 augustus 2019 duidelijkheid hieromtrent te verschaffen aan Sea-Watch.

In drie gesprekken met Sea-Watch in mei en juli jl. zijn de eisen mondeling toegelicht. In deze gesprekken is ook het certificeringsproces toegelicht en zijn vragen van Sea-Watch beantwoord. Daarnaast is een schriftelijke toelichting gegeven die als bijlage bij deze brief gaat.

In aanvulling, als nadere achtergrond op deze schriftelijke toelichting, wil ik het volgende met uw Kamer delen.

1. De Sea-Watch 3 moet voldoen aan de eisen opgenomen in de Special Purpose Ships-Code 2008 (SPS-Code). In deze Code zijn veiligheidseisen neergelegd die ten aanzien van de zwaarte afhankelijk zijn van het aantal personen aan boord. Naarmate zich meer personen aan boord van het schip bevinden, worden de eisen navenant zwaarder. Een Special Purpose Ship wordt dan ook gecertificeerd, afhankelijk van het aantal zeevarenden aan boord. Het schip zal gecertificeerd worden voor het aantal vaste bemanningsleden en het aantal vrijwilligers aan boord. De eisen die hiermee aan het schip worden gesteld zijn vergelijkbaar met die voor een vrachtschip met vergelijkbare afmetingen als die van de Sea-Watch 3, aangevuld met eisen voor lekstabiliteit (zie hieronder).
2. Naast de vaste bemanningsleden en de vrijwilligers neemt de Sea-Watch 3 ook stelselmatig drenkelingen aan boord. De risico's die daarmee gepaard gaan moeten volgens het veiligheidsmanagementsysteem (ISM) worden geadresseerd. Daarbij moet de scheepseige-

naar aangeven welke risico's dat zijn en welke maatregelen worden genomen om deze risico's te adresseren. De risico's die in ieder geval worden voorzien zijn opgesomd onder punt 4 in de bijlage.

3. De lekstabiliteit¹ is een belangrijke veiligheidseis, mede met het oog op drenkelingen die zich langere tijd aan boord kunnen bevinden. Sea-Watch kan op dit punt zowel de eisen volgens de SPS-Code 2008, als die volgens de SPS-Code uit 1983 hanteren. Het gaat daarbij om verschillende berekeningsmethoden die ten aanzien van het veiligheidsniveau hetzelfde resultaat geven.

Met de drie gesprekken en het toezenden van de schriftelijke toelichting aan Sea-Watch acht ik het proces van verduidelijking van de eisen als afgerond.

Aan de hand van de hierboven beschreven uitgangspunten kan Sea-Watch, als eigenaar van de Sea-Watch 3, met een door hen geselecteerd klassenbureau de certificering in gang zetten. Een afweging van eventuele verschillende alternatieven om te voldoen aan deze voorschriften kan, indien daar behoefte aan is, op initiatief van Sea-Watch en het klassenbureau ook worden besproken met de ILT. Zoals gebruikelijk is in een procedure tot certificering van schepen. Daarnaast zal de Sea-Watch 3 met het oog op certificering moeten worden uitgerust volgens de hierboven beschreven voorschriften en ter uitvoering van het door de Sea Watch opgestelde ISM.

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

¹ Lekstabiliteit is de stabiliteit van het schip na een calamiteit – bijvoorbeeld na een aanvaring – zodat het schip ook wanneer het lek is, voldoende veilig is.

BIJLAGE

Eisen voor schepen die stelselmatig drenkelingen aan boord nemen met het oog op de certificering van de Sea-Watch 3

Als schip dat stelselmatig drenkelingen aan boord neemt moet de Sea-Watch 3 ingevolge artikel 9c van de Regeling veiligheid zeeschepen (Rvz) voldoen aan:

1. De Special Purpose Ships Code 2008 waarin eisen aan het schip worden gesteld m.b.t. de constructie, stabiliteit en waterdichte indeling, de elektrische- en machine installatie, brandveiligheid, reddingsmiddelen, communicatie en navigatie – waarbij:
 - a. Vrijwilligers buiten de vaste bemanning worden gekwalificeerd als bijzondere opvarenden;
 - b. Drenkelingen niet worden gekwalificeerd als bijzondere opvarenden;
 - c. Drenkelingen voor wat betreft de veiligheidsvoorzieningen wel meetellen. Het gaat hierbij om aanvullende uitrusting aan boord van het schip, accommodatie, procedures en training voor de bemanning, hetgeen in de risico-inventarisatie die in het kader van het ISM door de eigenaar wordt gemaakt, moet worden meegenomen (zie verder onder 4). Het aantal drenkelingen dat veilig aan boord kan worden genomen wordt door de eigenaar/exploitant van het schip aangegeven in het ISM; en
 - d. De lekstabiliteit volgens de SPS Code 2008 f volgens de IMO Assembly Resolutie A.534(13) mag worden berekend.

Nadere toelichting

 - i) Volgens de opgave van Sea Watch vaart de Sea-Watch 3 met 22 personen (bemanningsleden en vrijwilligers). Dit betekent dat het schip in overeenstemming met de SPS Code 2008 gecertificeerd moet worden voor 22 personen, binnen de SPS-categorie voor 60 personen of minder. Het aantal bemanningsleden is het aantal volgens het nog goed te keuren Minimum Safe Manning Document (zie onder 3b). Deze moeten voldoen aan de eisen van het STCW-verdrag (zie onder 3a.) De andere vaste opvarenden worden beschouwd als bijzondere opvarenden. De ze andere vaste opvarenden moeten voldoen aan de eisen uit de SPS Code 2008.
 - ii) In de SPS Code 2008, die in nationale regelgeving van toepassing is verklaard, wordt een schip voor bijzondere doeleinden gedefinieerd als een schip met meer dan 12 bijzondere opvarenden. Echter de wijzigingsregeling is ook van toepassing wanneer het aantal bijzondere opvarenden 12 of minder bedraagt omdat volgens de wijzigingsregeling de eisen worden toegepast zoals opgenomen in de SPS Code 2008. Het gaat dus niet om de toepassing van de SPS Code 2008, maar om de eisen uit deze Code.
 - iii) Zoals uitgelegd heeft een tijdelijk ander gebruik van het schip geen invloed op de van toepassing zijnde eisen.
 - iv) Op de eisen voor lekstabiliteit zal geen ontheffing worden verleend.
2. Het schip moet geklasseerd zijn door een daartoe erkende organisatie (klassenbureau). Dit houdt in dat de constructie, de machine- en elektrische installatie van het schip gecertificeerd moeten zijn volgens de regels van die erkende organisatie.
3. Bemanning
 - a. De bemanning moet voldoen aan de vereisten volgens het STCW-verdrag (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers);

- b. Er moet een bemanningsplan worden ingediend ter verkrijging van het Minimum Safe Manning Document; en
- c. Het MLC (Maritime Labour Convention), waarbij het schip als bestaand schip wordt beschouwd, is gedeeltelijk van toepassing. Niet-commerciële schepen hoeven aan bepaalde onderdelen van het MLC niet te voldoen, zoals door de ILT schriftelijk is toegelicht.

Nadere toelichting

- i) De Sea-Watch 3 wordt niet commercieel geëxploiteerd. Daarom hoeft dit schip niet gecertificeerd te zijn volgens het MLC. Echter, het schip dient wel aan de in MLC opgenomen eisen te voldoen, hetgeen iedere drie jaar wordt gecontroleerd door de vlaggenstaat. Het is echter wel raadzaam om het schip volgens het MLC te certificeren om eventuele problemen tijdens inspecties in het kader van de havenstaatcontrole te voorkomen.
 - ii) Vanaf het moment dat het schip onder de Wet zeevarenden valt, mag de tijd dat aan boord wordt gewerkt, als vaartijd worden aangemerkt.
 - iii) Zeevarenden die niet tot de vaste kernbemanning behoren kunnen volstaan met een beperkte medische keuring.
4. De ISM-Code (International Safety Management), waarbij in de risicoinventarisatie ten minste de volgende onderwerpen naar voren moeten komen (artikel 20a in samenhang met artikel 48a Rvz):
- a. Extra reddingsmiddelen t.b.v. het aantal drenkelingen aan boord;
 - b. Extra brandbestrijdingsmiddelen i.v.m. het accommoderen van drenkelingen aan boord;
 - c. De voorzieningen en verzorging van drenkelingen op het schip,
 - d. De accommodatie voor drenkelingen, rekening houdend met een langdurig verblijf aan boord van drenkelingen;
 - e. Veiligheidsrisicos uit het ILT rapport d.d. 28 februari 2019:
 - i. Veiligheidsrisicos verbonden aan het aan boord nemen en vervoeren van drenkelingen op volle zee;
 - ii. Veiligheidsrisicos vanwege communicatie (taal/verstaanbaarheid drenkelingen); en
 - iii. Veiligheidsrisicos i.v.m. het ontbreken van de opleiding van de bemanning voor «crowd management» en «crisismanagement en menselijk gedrag.»
5. Overige certificaten op gebied van veiligheid en milieu. Te denken valt aan het Uitwateringscertificaat en het International Oil Pollution Prevention Certificaat (IOPP). Dit zijn enkele voorbeelden. De volledige lijst van de statutaire certificaten is te vinden in IMO circular FAL.2/CIRC.131 en FAL.2/CIRC.131/Corr.1. Ieder klassenbureau is ook op de hoogte welke certificaten verplicht aan boord moeten zijn, inclusief alle benodigde klassecertificaten.