

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 90653 2509 LR Den Haag

de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
de heer mr. T.H.J. Joustra
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Handhavingsbeleid
Nieuwe Uitleg 1
Den Haag
Postbus 90653
2509 LR Den Haag
www.ilent.nl

Ons kenmerk
IenM/ILT-2012/17470

Uw kenmerk
OVV-2012Z04078/
2012D11468

Datum 2 juli 2012
Betreft reactie OvV-rapport "Kapseizen schelpenzuiger Frisia
(HA38), ten noorden van Terschelling"

Geachte heer Joustra,

In reactie op het rapport van uw Raad van 1 maart 2012 over het vergaan van het vissersschip Harlingen 38 (HA-38), bericht ik u als volgt.

1. Algemeen

Ik heb kennisgenomen van het rapport over het tragische ongeval met de HA38 waarbij de drie bemanningsleden zijn omgekomen en ik betreur de noodlottige afloop. Het rapport is duidelijk over de oorzaak en analyse van het ongeval, waarbij het schip is gekapseisd na het vollopen omdat enkele ruimtes niet goed waren afgesloten. De grote hoeveelheid water veroorzaakte een gebrek aan stabiliteit. Belangrijke conclusie is dat de rederij heeft verzuimd te zorgen voor een zeewaardig schip waardoor de veiligheid van de bemanning in gevaar is gebracht. Ook heeft de schipper dit geaccepteerd en heeft hij de reis toch ondernomen ondanks de slechte weersomstandigheden. De eerste twee in het rapport genoemde aanbevelingen aan de rederij sluiten daar bij aan.

Ik erken dat het proces van certificering en handhaving kan worden verbeterd. Hieronder ga ik in op de zes aanbevelingen aan de minister van Infrastructuur en Milieu.

2. Reactie op de aanbevelingen aan de minister van IenM

Aanbeveling 3

Richt de certificering van zeeschepen zodanig in dat de afgifte van de scheepcertificaten alleen plaatsvindt als aan boord aan vooraf vastgelegd criteria wordt voldaan en maak dit transparant. Pas hierbij de functioneel onafhankelijke en inhoudelijke toetsing toe.

Reactie

Eind 2011 is een extra interne controlemaatregel doorgevoerd. Bij de afgifte van certificaten wordt sindsdien expliciet vastgesteld of er nog tekortkomingen zijn en of deze de afgifte in de weg staan. Vooruitlopend op het OvV-onderzoek is in 2011 het certificeringsproces van vissersvaartuigen geanalyseerd, op basis waarvan een verbetertraject is gestart. Kern van deze verbetering is een volledig, actueel en transparant normenkader, waardoor in alle gevallen duidelijk is welke eisen

worden gesteld aan de certificering, welke inspecties daarvoor nodig zijn en welke consequenties dat heeft voor de certificering. Belangrijke onderdelen zijn reeds geïmplementeerd, waaronder de bewaking van herstelmaatregelen naar aanleiding van geconstateerde tekortkomingen en een duidelijke koppeling tussen de inspectiebevindingen en de certificering. Dit verbetertraject zal deze zomer zijn afgerond.

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Handhavingsbeleid

Ons kenmerk
IenM/ILT-2012/17470

Aanbeveling 4

Neem veiligheid op als voorwaarde bij het verlenen van de vergunningen ten behoeve van de schelpenwinning.

Reactie

Deze aanbeveling kan ik niet overnemen. Het opnemen van veiligheid bij het verlenen van ontgrondingvergunningen kan niet omdat deze voorschriften immers gerelateerd moeten zijn aan het belang dat de Ontgrondingenwet beoogt te beschermen. De technische veiligheid van een schip is niet te beschouwen als een dergelijk belang.

Aanbeveling 5

Controleer op basis van de bevindingen van dit rapport de stabiliteit en lensinrichtingen van alle schelpenzuigers en neem daar waar nodig corrigerende maatregelen bij zowel nieuwe als bestaande vaartuigen. Stel ten minste twee onafhankelijk werktuiglijk aangedreven lenspompen verplicht voor de lensinrichting van het ruim bij schelpenzuigers.

Reactie

Alle schelpenzuigers worden doorgelicht op de vraag of de capaciteit van de lenspomp en de stabiliteit voldoende zijn. Daarbij wordt expliciet gezien of de door uw Raad gehanteerde uitgangspunten aanleiding zijn om de huidige normering te herzien. Qua lenspomp gaat uw Raad uit van de capaciteit om het hele ruim leeg te pompen, terwijl de inspectie uitgaat van de capaciteit om het schip op het maximale diepgangsmark te brengen. De aanbeveling om bij schelpenzuigers ten minste twee lenspompen specifiek voor het ruim verplicht te stellen -zoals bijvoorbeeld voor baggerschepen het geval is- wordt onderzocht.

Aanbeveling 6

Stel de basis veiligheidstraining voor alle opvarenden aan boord van zeeschepen, inclusief visserij schepen, verplicht.

Reactie

Deze aanbeveling kan ik niet overnemen. De basis veiligheidstraining is reeds verplicht voor alle opvarenden van vrachtschepen, vissersschepen en passagiersschepen aan wie een veiligheidstaak op de alarmrol is toebedeeld. Dit houdt de facto in dat alle bemanningsleden op vrachtschepen, vissersschepen en passagiersschepen (met enkele uitzonderingen) een basis veiligheidstraining moeten volgen. Een basis veiligheidstraining voor alle opvarenden van zeeschepen zoals u voorstelt is bovendien in de praktijk niet uitvoerbaar. Het zou bijvoorbeeld betekenen dat alle passagiers een basis veiligheidstraining van enkele dagen zouden moeten volgen. Wel moeten passagiers aan boord van cruiseschepen een verplichte veiligheidsoefening doen, die gericht is op evacuatie van het schip.

Aanbeveling 7

Richt het toezicht zodanig in dat aantoonbaar wordt dat scheepsbeheerders hun eigen verantwoordelijkheid nemen in het kader van de scheepvaart- en arbeids(omstandigheden)wetgeving, in het bijzonder ten aanzien van het nemen van afdoende veiligheidsmaatregelen naar aanleiding van risico-inventarisaties en evaluaties.

**Inspectie Leefomgeving en
Transport**
ILT/Handhavingsbeleid

Ons kenmerk
IenM/ILT-2012/17470

Zie reactie op aanbeveling 8.

Aanbeveling 8

Onderwerp de rederij en al zijn schepen onder beheer aan verscherpt toezicht en toon binnen zes maanden aan dat de schepen inclusief de bemanningen aan de wet- en regelgeving voldoen en conform hieraan worden ingezet.

Reactie

De aanbevelingen 7 en 8 worden in samenhang beantwoord. De overheid is verantwoordelijk voor een duidelijk normenkader voor de certificering en adequaat, risicogebaseerd toezicht. Mede op basis van deze aanbevelingen zal het toezicht meer risicogebaseerd worden ingericht zoals dat ook in de koopvaardij gebeurt. Dat betekent dat we beter in beeld brengen welke reders en scheepseigenaren we kennen en hoe die presteren. Met goed presterende reders en eigenaren willen we convenanten sluiten, slecht presterende reders en eigenaren krijgen extra of verscherpt toezicht. Vooruitlopend op de inrichting van dit toezicht zullen we specifiek met de reder De Rousant B.V. in gesprek gaan over de bij hen geconstateerde tekortkomingen en over hetgeen wij van deze reder (en de schippers) verwachten om dergelijke ongevallen in de toekomst te vermijden.

De reder en de schipper zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip en de bemanning. In 2011 heeft de inspectie de sector, ook naar aanleiding van dit ongeval, daarom gewezen op de noodzaak van het hebben van de juiste overlevingspakken aan boord (aantal en maat) en het juiste gebruik van het schip. Ook zijn onze zorgen over de matige naleving van de bemanningseisen expliciet met de sector gedeeld. Dit jaar zal de inspectie opnieuw met de sector in gesprek gaan over het verkleinen van sectorspecifieke risico's en de verantwoordelijkheden van de overheid, de sector en de brancheorganisaties. Gegeven deze verantwoordelijkheden is –in tegenstelling tot aanbeveling 8- de rederij verantwoordelijk voor het aantonen dat aan de gestelde eisen wordt voldaan; de inspectie stelt vast of dat het geval is.

3. Afsluiting

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn medewerkers van mijn ministerie bereid met uw Raad nader van gedachten te wisselen over mijn reactie op de aanbevelingen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen