



Inspectie Sea-Watch 3

Datum 28 februari 2019
Status definitief



Colofon

Dit is een publicatie van
Inspectie Leefomgeving en Transport
Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
T 088 489 00 00
www.ilent.nl

Versie: definitief

Inhoud

Colofon—2

Inhoud—3

1	Samenvatting—5
2	Inleiding—6
3	Vraagstelling—7
3.1	Opdracht—7
3.2	Normenkader—9
3.2.1	Technisch—9
3.2.2	Medisch—9
4	Onderzoeksmethode—10
5	Uitvoering—10
5.1	Technisch—10
5.2	Medisch—10
6	Onderzoeksresultaten—11
6.1	Naleving van de voorschriften—11
6.2	Afgegeven certificaten—11
6.2.1	International Sewage Pollution Prevention Certificaat—11
6.2.2	International Oil Pollution Prevention Certificate—12
6.2.3	MARPOL Annex V, Garbage Management Plan—12
6.2.4	Overige certificaten—13
6.3	Historie resultaten van onderzoek—13
6.3.1	Nederlandse registratie—13
6.4	Incident ankerlier—14
6.4.1	Incident—14
6.4.2	De ankerlier—14
6.4.3	De storing en reparatie—14
6.4.4	Survey klasse bureau DNV-GL—14
6.5	Daadwerkelijk gebruik schip—15
6.5.1	Technisch—15
6.5.1.1	Embarkatie, debarkatie Rigid Inflatable Boat (RIB)—15
6.5.1.2	Oppikken en overzetten migranten op zee—15
6.5.1.3	Aan boord hebben van een grote groep mensen—16
6.5.1.4	Security—16
6.5.1.5	Milieu—16
6.5.1.6	Bekwaamheid bemanning—16
6.5.1.7	Constructie—17
6.5.2	Medisch—17
6.5.2.1	Wat waren de ondernomen acties en de situatie aan boord?—17
6.5.2.2	Aard van de gezondheidsproblematiek en gedrag van de migranten—18
6.5.2.3	Invloed gezondheidsproblematiek en gedrag op schip en bemanning—18
6.6	Beoordeling medische adviseur scheepvaart—19
6.6.1	Wat waren de voorzieningen voor de migranten aan boord?—19
6.6.2	In hoeverre kwam de menselijke waardigheid in het gedrang?—20

7	Beantwoording van de vragen—21
8	Literatuur—22
9	Bijlagen—23

1 Samenvatting

Dit rapport doet verslag van de vlaggenstaatinspectie van en het aanvullend onderzoek naar het schip Sea-Watch 3. Het geeft antwoord op vooraf gestelde vragen over de veiligheidssituatie van schip en bemanning en de leefsituatie van migranten (drenkelingen) aan boord.

De Sea-Watch 3 is als pleziervaartuig onder Nederlandse vlag geregistreerd. Het schip wordt structureel ingezet om drenkelingen op de Middellandse Zee aan boord te nemen. De medische staf van de Sea-Watch 3 gaf recent een signaal af over de zorgwekkende situatie van de personen (migranten) aan boord van het schip. Bij een inspectie constateerde de Italiaanse kustwacht een aanzienlijk aantal gebreken aan het schip. Dit vormde de aanleiding voor de inspectie en het aanvullend onderzoek van de ILT.

Voor de beantwoording ondernam de ILT de volgende acties:

- het onderzoeken van documenten en beeldmateriaal.
- de inspectie van het schip.
- het testen van apparatuur aan boord.
- het voeren van gesprekken met bemanningsleden.
- het opvragen van gegevens bij de Italiaanse kustwacht.
- het overleg met een arts van de provinciale gezondheidsdienst van Catania.

De vooraf gestelde vragen vallen uiteen in twee categorieën: de staat van het schip (naleving van de certificaten en geconstateerde gebreken) en het gebruik van het schip (veiligheid en leefomstandigheden).

De bevindingen van de ILT inzake de staat van het schip zijn:

- De naleving van de voorschriften die samenhangen met de afgegeven statutaire certificaten is voldoende. Het schip voldoet aan de relevante onderdelen van SOLAS, MARPOL en COLREG verdragen. De opgedragen reparaties zijn voldoende uitgevoerd. Er is een afval beheersplan.
- Het schip voldoet aan de door het klasse bureau DNV-GL afgegeven certificaten.
- De onderzoeken door DNV-GL geven een normaal beeld van een gemiddeld vergelijkbaar schip van deze ouderdom. Er zijn geen ongebruikelijke zaken vastgesteld.
- De storing van de elektrische lier die het anker ophaalt, is professioneel verholpen.

De bevindingen van de ILT inzake het gebruik van het schip:

- Er zijn veiligheidsrisico's verbonden aan het aan boord nemen en transporteren van personen met de rigid-inflatable boat (RIB) van de Sea-Watch 3 op volle zee.
- Er zijn veiligheidsrisico's vanwege problemen met communicatie (zoals taal en verstaanbaarheid) en omdat de bemanning geen opleiding heeft voor 'Crowd Management' en 'Crisis Management and Human Behavior'.

- Aan boord ontbreken voldoende reddingsmiddelen voor de combinatie bemanning én een grote groep personen. De reddingsmiddelen zijn niet of niet op tijd gekeurd.
- Er is geen Ship Security Plan voor de beveiliging van schip en bemanning. Hoewel hier niet verplicht, beschikt de bemanning niet over vaarbevoegdheidsbewijzen en bewijzen van veiligheidstrainingen (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)).
- De situatie aan boord van de Sea-Watch 3 wordt niet als onmenselijk beoordeeld. De voorzieningen en de verzorging op het schip en de bejegening door de crew voldoen ruimschoots aan de internationale standaard voor opvang van vluchtelingen zoals vastgelegd in het UNHCR Handbook for Emergencies.

2 Inleiding

De Sea-Watch 3 met IMO nummer 7302225 is geregistreerd als pleziervaartuig onder Nederlandse vlag. Het schip wordt de laatste jaren structureel ingezet om migranten in penibele situaties op de Middellandse Zee aan boord te nemen. Tot voor kort heeft de bemanning van het schip de migranten steeds binnen enkele dagen aan wal af kunnen zetten. Met de laatste twee groepen is dit niet gelukt.

Op 31 januari 2019 inspecteerde de Italiaanse kustwacht het schip, in de haven van Catania. Tijdens deze inspectie is een aantal gebreken geconstateerd. Italië heeft aangegeven de Vlaggenstaat hierover te willen consulteren en de ILT is uitgenodigd voor consultatie en indien gewenst een vervolgininspectie.

De medische staf van de Sea-Watch 3 gaf op 22 januari een signaal af over de zorgwekkende leefomstandigheden op het schip. Dit alles was aanleiding voor de minister van IenW om de ILT te verzoeken een breder onderzoek uit te voeren en een onderzoek te verrichten naar de leefsituatie aan boord van het schip.

De ILT heeft aan het verzoek van de minister gevolg gegeven. Op 11 februari 2019 zijn 4 ILT-medewerkers, afgereisd naar de ligplaats van het schip, Catania.

Deze rapportage beschrijft: de opdracht, de onderzoeksmethode, de uitvoering, de onderzoeksresultaten en de beantwoording van de vragen. Hierbij wordt waar nodig separaat ingegaan op de technische en medische aspecten.

3 Vraagstelling

3.1 Opdracht

Dit rapport gaat in op de technische en medische vragen van de opdracht aan de ILT om de Sea-Watch 3 te onderzoeken (zie bijlage A).

De technische vragen luiden als volgt:

- Wat is de naleving van de voorschriften die samenhangen met de afgegeven (statutaire) certificaten? In hoeverre voldoet het schip – als pleziervaartuig – aan de verplichte onderdelen van de SOLAS (met name hoofdstuk 5), MARPOL en COLREG verdragen? Naast de geconstateerde gebreken door de Italiaanse kustwacht (Bijlage B) kunnen daarbij ook andere gebreken worden geconstateerd.
- Hoe verhouden de afgegeven certificaten door DNV-GL zich in relatie tot de geconstateerde gebreken.
- Wat is de historie van resultaten van onderzoek vanwege de certificering door DNV-GL over de afgelopen periode vanaf het moment dat het schip is geregistreerd in Nederland (zowel statutair als de certificering volgens klassenregels)?
- Er was kennelijk een incident met de ankerlier vlak voor het aanlopen van de haven van Catania. Wat is de nadere rapportage/verklaring voor dit incident?
- Onderzoek naar het daadwerkelijk gebruik van het schip, en de aanwezige veiligheidsrisico's. Bij de laatste reis van Sea-Watch-3 is een grote groep personen (47) voor langere tijd aan boord gebleven. Centrale vraag is of de veiligheid van schip en bemanning als gevolg van de ondernomen acties en de situatie aan boord op enig moment in gevaar kan zijn geweest?

Medische vragen

Het rapport gaat tevens in op de medische aspecten van de laatste 2 vragen van de opdracht aan de ILT om de Sea-Watch 3 te onderzoeken (zie bijlage A).

De eerste hoofdvraag luidt:

Kan de veiligheid van schip en bemanning als gevolg van de ondernomen acties en de situatie aan boord op enig moment in gevaar zijn geweest?

Deelvragen:

- a) Wat waren de ondernomen acties en de situatie aan boord?
- b) Wat was de aard van de gezondheidsproblematiek en het gedrag van de migranten?
- c) Wat was de invloed van de geconstateerde gezondheidsproblematiek en gedragingen op de veiligheid van schip en bemanning?

De tweede hoofdvraag luidt:

Hoe beoordeelt de medisch adviseur scheepvaart (aangeduid als scheepsarts) van de ILT de uitspraak dat de situatie aan boord van het schip onmenselijk is?

Deelvragen:

- a) Wat waren de voorzieningen voor de migranten aan boord?
- b) In hoeverre kwam de menselijke waardigheid in het gedrang?

3.2 Normenkader

3.2.1 Technisch

Voor een onder Nederlandse vlag varende motorjacht gelden de Schepenwet en de Wet Verontreiniging door Schepen, voor zover van toepassing.

Tevens moet het schip voldoen aan de relevante voorschriften uit internationale verdragen: de SOLAS, MARPOL, COLREG en de Tonnage Conventie 1969.

Deze internationale verdragen zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving.

SOLAS hoofdstuk V is door een hiaat in de Nederlandse wetgeving niet van toepassing op pleziervaartuigen.

3.2.2 Medisch

Vraag 5 refereert aan de gevolgen van het gegeven dat naast de reguliere bemanning 47 migranten gedurende een periode van enkele weken op het schip verbleven. De migranten zijn passagiers en hebben geen rol bij het veilig varen van het schip. Hun eventuele invloed op de veiligheid van schip en bemanning is indirect via het overbrengen van ziekten en/of het vertonen van gevaarlijk gedrag. De onderliggende vraag is dan ook of er bij de groep migranten gezondheidsproblematiek of gedrag gesignaleerd is met negatieve consequenties voor de veiligheid van schip en bemanning. De wet- en regelgeving voor de pleziervaart biedt hier geen normenkader. Op basis van medisch inhoudelijke argumenten kan wel een weging gemaakt worden. Het begrip 'gezondheid' speelt hierin een centrale rol. De WHO definitie van gezondheid wordt in dit onderzoek als uitgangspunt gehanteerd, te weten "Health is a state of complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity" (2).

Vraag 6 betreft een vermeende onmenselijke situatie. Deze vraag refereert naar het begrip menselijke waardigheid. Menselijke waardigheid is enerzijds een moreel beginsel en anderzijds een juridisch begrip dat onder andere te vinden is in het eerste artikel van het Universele Verdrag van de Rechten van de mens (3) en van het handvest van de grondrechten van de Europese Unie (4).

Dit begrip dekt uiteenlopende ladingen. Omdat de voorbeelden, die de artsen van Sea-Watch 3 aandragen, allemaal handelen over (bescherming van) gezondheid en veiligheid beperkt dit onderzoek zich uitsluitend tot dit aspect. De United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) heeft standaarden opgesteld voor de leefomgeving van vluchtelingen. Deze zijn vastgelegd in het "UNHCR Handbook for Emergencies" (1).

4 Onderzoeksmethode

De onderzoeksmethode bestond uit: onderzoek van documenten en beeldmateriaal, opvragen van gegevens bij de Italiaanse kustwacht, interviews met enkele bemanningsleden van de Sea-Watch 3, inspectie van het schip, testen van apparatuur en een overleg met een arts van de provinciale gezondheidsdienst van Catania.

Het medisch onderzoek omvat de periode van het verblijf van de medische staf die het signaal op 22 januari 2019 afgegeven heeft (bijlage C: medical report). Zij zijn op 4 januari aan boord gegaan, toen het schip voor anker lag voor de kust van Malta, en ze zijn op 31 januari in Catania van boord gegaan.

Het technisch onderzoek (zie bijlage D) omvat een vlaggenstaatinspectie, waarin tevens de veiligheidsrisico's ten aanzien van het huidige gebruik van het schip zijn geïdentificeerd.

5 Uitvoering

5.1 Technisch

Op 11 en 12 februari hebben 2 inspecteurs een vlaggestaat inspectie aan boord uitgevoerd.

Tijdens deze inspectie werden zij vergezeld door de kapitein, de hoofdwerktuigkundige, de bootsman, de technical manager en de Nederlandse vertegenwoordiger van Sea-Watch.

De certificaten, documenten, logboeken en service rapporten werden doorgenomen. Ook werden de kwalificaties van de bemanningsleden bekeken. Testen werden uitgevoerd, ruimtes werden geïnspecteerd en er werd met bemanningsleden gesproken.

De rectificaties van alle tijdens de inspectie van de Italiaanse Kustwacht geconstateerde gebreken werden doorgenomen (zie bijlage E).

Het Vlaggenstaat inspectie rapport werd aan boord achtergelaten (zie bijlage F).

5.2 Medisch

Op dinsdag 12 februari vond overleg plaats tussen de medisch adviseur scheepvaart van de ILT, 2 medewerkers van de Nederlandse ambassade, een medewerker van de ILT en een arts van de provinciale gezondheidsdienst in Catania. Aansluitend is de Sea-Watch 3 bezocht. Op het schip is de eetzaal, de keuken, de sanitaire voorzieningen voor het personeel, het "hospitaal", de "recovery unit", de kookgelegenheid en de sanitaire voorzieningen voor de migranten en het achterdek geïnspecteerd.

De volgende functionarissen van de Sea-Watch 3 zijn geïnterviewd:

- a) De "head of mission" die in de onderzochte periode aan boord was.
- b) De huidige "guest coördinator".
- c) De huidige "cultural mediator".
- d) Een arts die in de onderzochte periode aan boord was is telefonisch geïnterviewd.

6 Onderzoeksresultaten

6.1 Naleving van de voorschriften

Tijdens de vlaggenstaatsinspectie bleek dat de naleving van de voorschriften, die samenhangen met de afgegeven statutaire certificaten, voldoende is. Het schip voldoet als pleziervaartuig, na rectificatie van de in de inspectierapporten genoteerde gebreken, aan de relevante Nederlandse wetgeving. Tevens voldoet het schip aan de relevante onderdelen van de SOLAS (hoofdstuk 5), MARPOL en COLREG verdragen.

Het schip heeft aan Nederland toestemming gevraagd om naar een reparatiewerf te varen om enkele tijdelijk gerepareerde gebreken, permanent te rectificeren.

6.2 Afgegeven certificaten

Hieronder volgt een opsomming van de afgegeven certificaten door DNV-GL in relatie tot de door de Italiaanse Kustwacht geconstateerde gebreken.

6.2.1 *International Sewage Pollution Prevention Certificaat*

De eerste 4 gebreken van het Italiaanse rapport gaan over het sewage certificaat.

De Sea-Watch 3 is uitgerust met een sewage treatmentplant (geschikt voor maximaal 22 personen). Hierdoor kan het schip alleen door de sewage treatment plant behandelde en gedesinfecteerde sewage overboord pompen. Een sewage discharge rate table, waar de Italianen naar verwijzen is daarom niet verplicht.

Tijdens de inspectie van de Italiaanse kustwacht kon de bemanning niet aantonen dat het schip over een sewage afgifte flens beschikte. Deze connectie was wel aan boord. DNV-GL heeft de afmetingen ervan gecontroleerd en goed bevonden.

In Italiaanse wateren gelden buiten de MARPOL nog aanvullende nationale eisen. Binnen de 3 mijl mag er ook geen behandelde en gedesinfecteerde sewage overboord gepompt worden. Het schip heeft geen sewage holding tank voor het opslaan van behandelde sewage en ook niet voor het opslaan van onbehandelde sewage. Dit is internationaal ook niet voorgeschreven.

Om toch tegemoet te komen aan de Italiaanse opmerking is het systeem tijdelijk aangepast met goedkeur van klasse bureau DNV-GL. Tijdens de komende reparatie- en onderhoudsperiode wordt het schip definitief aangepast om indien nodig behandelde sewage in een vaste tank op te slaan aan boord. En het schip heeft ook, hoewel niet verplicht, een extra opvangmogelijkheid van onbehandelde sewage beschikbaar gemaakt aan boord.

Aan boord van de Sea-Watch 3 bevinden zich 3 mobiele toiletcabines (Dixies). Naar aanleiding van een Italiaanse bemerking zijn deze schoon en gesjord op het achterdek opgeborgen. Wanneer deze in gebruik zijn en de inhoud op zee wordt geloosd wordt niet voldaan aan MARPOL Annex IV. De mobiele toiletcabines en hun opslagcapaciteit zijn niet vastgelegd in het sewage certificaat.

Tijdens de vlaggenstaatinspectie door ILT zijn geen gebreken op het gebied van MARPOL Annex IV geconstateerd en voldoet het schip aan het door DNV-GL afgegeven International Sewage Pollution Prevention Certificate.

6.2.2 International Oil Pollution Prevention Certificate

De Italiaanse kustwacht constateerde 4 gebreken op het gebied van MARPOL Annex I.

De afgifte flens voor bilgewater en sludge kon door de bemanning niet aangetoond worden tijdens de inspectie van de Italianen maar was wel aan boord. DNV-GL heeft de aanwezige afgifte mogelijkheid onderzocht, opgemeten en goed bevonden.

Aan dek werd een groot aantal grote en kleine oliedrums aangetroffen. Tijdens de vlaggenstaatinspectie waren de oliedrums niet meer aanwezig.

De machinekamer bilge was schoongemaakt en leeg.

Tijdens de vlaggenstaatinspectie door ILT zijn geen gebreken op het gebied van MARPOL Annex I geconstateerd en voldoet het schip aan het door DNV-GL afgegeven International Oil Pollution Prevention Certificate.

6.2.3 MARPOL Annex V, Garbage Management Plan

Voedselresten, die buiten de 12 mijl als afval overboord gaan, moeten worden vermalen. De Middellandse Zee is een zogenaamde Special Area waarin dit verplicht is.

De comminator (vermalingsinstallatie) was aan boord maar stond niet vermeld in het Garbage Management Plan en ook de documentatie om aan te tonen dat de voorziening voldoet aan de gestelde eisen kon niet worden overlegd. De comminator is daarop getest door DNV-GL en goed bevonden. Het Garbage Management Plan is aangepast door de bemanning.

Tijdens de vlaggenstaatinspectie door ILT zijn geen gebreken op het gebied van MARPOL Annex V geconstateerd en voldoet het schip aan de voorschriften. MARPOL Annex V heeft geen certificaat verplichting.

6.2.4 Overige certificaten

Onder overige certificaten wordt verstaan:

- International Air Pollution Prevention Certificate,
- Energy Efficiency Certificate,
- International Anti-fouling Certificate
- International Tonnage Certificate (1969)

Tijdens de inspectie van de Italiaanse Kustwacht en de vlaggenstaatinspectie door ILT zijn geen gebreken op het gebied van deze certificaten geconstateerd en voldoet het schip aan de door DNV-GL afgegeven certificaten.

6.3 Historie resultaten van onderzoek

De historie van resultaten van onderzoek i.v.m. de certificering door DNV-GL over de afgelopen periode vanaf het moment dat het schip is geregistreerd in Nederland (zowel statutair als de certificering volgens klassenregels) is door ILT onderzocht.

6.3.1 Nederlandse registratie

Het schip voer tot september 2017 onder Panamese vlag als Dignity I voor de Spaanse organisatie van Artsen Zonder Grenzen. De Dignity I was gecertificeerd als offshore supply schip. Op 05 oktober 2017 is een Nederlandse Zeebrief voor de Sea-Watch 3 afgegeven en staat het schip geregistreerd als motorjacht.

Het onderzoek van de ILT naar de historie van de onderzoeksresultaten door het klasse bureau omvat de periode vanaf 31 juli 2017 tot heden. In deze periode onderging het schip in relatie met de afgegeven certificaten diverse onderzoeken, uitgevoerd door het klasse bureau DNV-GL.

De onderzoeken door DNV-GL geven een normaal beeld van een gemiddeld vergelijkbaar schip van deze ouderdom. Er zijn geen ongebruikelijke zaken vastgesteld.

Voor een volledig overzicht van de onderzoeken uitgevoerd door DNV-GL zie bijlage G.

6.4 Incident ankerlier

Er was kennelijk een incident met de ankerlier vlak voor het aanlopen van de haven van Catania. ILT heeft een nadere rapportage/verklaring over het incident onderzocht.

6.4.1 Incident

De Sea-Watch 3 heeft van 24 tot 31 januari 2019 ten anker gelegen voor de kust van Syracuse. Op 30 januari 2019 kreeg de Sea-Watch 3 toestemming om naar Catania te gaan. Bij het opgaan van het anker kon het anker niet gehieuwd worden. Na onderzoek bleek dit het gevolg te zijn van een storing in de ankerlier. Op 31 januari 2019 om ongeveer 01.00 uur, was het probleem verholpen en kon het anker omhoog gehaald worden en kon het schip koers zetten naar Catania.

6.4.2 De ankerlier

Het schip heeft 2 ankers aan kettingen in kluisgaten en één ankerlier. De lier wordt elektrisch bediend en aangedreven met behulp van één elektromotor. De snelheid van hieuwen wordt geregeld met een frequentie omvormer.

6.4.3 De storing en reparatie

Tijdens de inspectie van de ILT blijkt dat het om sub standaard verbindingen in de elektrische bekabeling van de frequentie omvormer ging. De verbinding was gemaakt door koperen kernen samen te draaien en te omwinden met tape. Een verbinding heeft los kunnen raken of slecht contact gemaakt en de storing veroorzaakt. De hoofdwerktuigkundige heeft alle verbindingen opnieuw gelegd met daarvoor bestemd materiaal. Daarna was de winch weer operationeel en kon men het anker hieuwen.

6.4.4 Survey klasse bureau DNV-GL

Op 1 februari is in Catania een klasse surveyor van DNV-GL aan boord gegaan voor inspectie van het ankergerie als gevolg van het incident. De frequentie omvormer is in orde bevonden. De ankerlier is in zijn bijzijn naar tevredenheid getest en in orde bevonden.

6.5 Daadwerkelijk gebruik schip

Onderzoek naar het daadwerkelijk gebruik van het schip, en de aanwezige veiligheidsrisico's. Bij de laatste reis van Sea-Watch-3 bleef een grote groep personen (47) voor langere tijd aan boord. Centrale vraag is of de veiligheid van schip en bemanning als gevolg van de ondernomen acties en de situatie aan boord op enig moment in gevaar kan zijn geweest?

6.5.1 Technisch

De Sea-Watch 3 is in Nederland geregistreerd als motorjacht.

Het schip heeft speciale voorzieningen getroffen om migranten op te pikken en aan boord te halen.

In het verleden bleef het verblijf beperkt tot enkele dagen. Echter, de laatste 2 keren dat migranten uit zee aan boord genomen waren, moesten zij voor langere tijd aan boord verblijven.

Naar aanleiding van dit daadwerkelijk gebruik worden door ILT de volgende veiligheidsrisico's geïdentificeerd:

6.5.1.1 Embarkatie, debarkatie Rigid Inflatable Boat (RIB)

Het varen met de RIB alsmede de inzet van de RIB, waarbij personen van RIB naar schip en vice versa overstappen, heeft veiligheidsrisico's:

Risico bij het varen met de RIB:

- Training en/of bedienend personeel is niet conform het niveau dat verwacht mag worden bij het transporteren van personen. Tevens wordt niet voldaan aan de internationale regelgeving op dit gebied.
- Stabiliteit van de RIB met betrekking tot grote hoeveelheden mensen en zeegang is een risico. De RIB's hebben beperkte capaciteit waardoor het aantal toegestane personen snel wordt bereikt. Ook onder gunstige omstandigheden kan overbelasting van de RIB door te veel personen aan boord optreden.
- Technische uitvoering voorstuwing van de RIB is niet conform hetgeen verwacht mag worden bij het daadwerkelijke gebruik.

Risico bij het aan boord gaan van de RIB:

- De gebruikte de- en embarkatie methode van schip naar RIB is niet veilig. Er is geen vaste ladder en er zijn geen scepters aanwezig.

6.5.1.2 Oppikken en overzetten migranten op zee

Risico bij oppikken migranten:

- Communicatie en verstaanbaarheid met de migranten. Ondanks dat vanuit de RIB door middel van communicatie geprobeerd wordt om de migranten kalm te houden, bestaat het gevaar dat men in paniek raakt, in het water springt en/of naar de RIB zwemt, waardoor de RIB kan beschadigen of doet omslaan. Training van de bemanning in crowd management en crisis management and human behaviour ontbreekt.

6.5.1.3 Aan boord hebben van een grote groep mensen

Bij het aan boord hebben van een grote groep mensen dienen de beschikbare veiligheidsmiddelen in goede staat en gecertificeerd te zijn.

De navolgende veiligheidsrisico's zijn onderkend:

- De RIB's worden niet jaarlijks gekeurd
- De davits van de RIB's hebben geen type goedkeuring voor rescueboat
- De extra reddingsvloten (4 + 2) zijn niet gekeurd.
- De opblaasbare rubber boot voor het vervoer van de extra zwemvesten, wordt niet jaarlijks gekeurd.
- Er ontbreken reddingsmiddelen voor de bemanning alsmede bij het vervoer van grote hoeveelheden mensen.
- Er zijn diverse gebreken ten aanzien van het onderhoud aan redding en brandbestrijdingsmiddelen.
- 4 extra reddingsvloten hebben geen tewaterlatingsmiddelen. Het is zeer moeilijk en tijdrovend om deze vloten inzetbaar te krijgen.

6.5.1.4 Security

- Het schip heeft geen security plan en daarmee geen procedures hoe om te gaan met grote groepen niet geïdentificeerde personen aan boord.
- Het toezicht aan boord is minimaal waardoor mensen ondanks de aanwezigheid van camera's over het dek en door het schip kunnen gaan zwerven.

6.5.1.5 Milieu

- Beperkte Sewage behandelmogelijkheden. Het schip heeft voor eigen bemanning gecertificeerde sewage voorzieningen echter in het geval van een grote groep personen aan boord voldoet het schip niet aan de sewage regelgeving. Men heeft noodvoorzieningen aan boord in het geval van een grote groep mensen. Zeker in het geval dat personen langere tijd aan boord moet verblijven zal het schip niet voldoen aan de internationale eisen ten aanzien van de behandeling van sewage. Dit is een veiligheidsrisico met betrekking tot het milieu.

6.5.1.6 Bekwaamheid bemanning

- Er zijn geen vereiste opleidingen en ervaring conform Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) aan boord. De bemanning heeft veelal binnenvaart of pleziervaart bevoegdheden. STCW opleidingen en ervaring mogen worden verwacht bij de inzet van het schip.
- Extra trainingen voor het behandelen van grote groepen mensen zijn niet gevolgd. Deelname van bemanningsleden aan trainingen voor Crowd management en Crisis management and human behaviour mogen worden verwacht bij de inzet van dit schip.
- Er is geen aantoonbare bekwaamheid in relatie tot de bediening van de radio apparatuur
- Training en ervaring ontbreken bij de besturing van de RIB.

6.5.1.7 Constructie

Technische zaken die geregeld zouden moeten zijn bij de daadwerkelijk inzet van het schip.

- De voorpiek afsluiter is afgeblind, waardoor er geen noodlens mogelijkheid meer aanwezig is.
- De dichte verschansing wordt op sommige plaatsen onderbroken.
- De dek kraan (SWL 2.3 ton) wordt niet jaarlijks gekeurd door een erkend service bedrijf.
- Het digitaal onderhoudsplan plan is niet volledig. Hierdoor kan het op tijd plegen van periodiek onderhoud achterwege blijven met het risico dat onderhoudszaken niet worden uitgevoerd.

6.5.2 Medisch

De informatie die verstrekt is door de verschillende Sea-Watch medewerkers, de arts van de provinciale gezondheidsdienst van Catania, de Italiaanse Kustwacht en de inspectie van documenten, beeldmateriaal en schip vormt een congruent beeld. Deze informatie is geordend aan de hand van de onder 3.1 beschreven deelvragen.

6.5.2.1 Wat waren de ondernomen acties en de situatie aan boord?

De Sea-Watch 3 nam op 19 januari 2018 47 migranten aan boord. En verleende gedurende 13 dagen onderdak. Op 22 januari alarmeerden de aanwezige artsen dat de leefsituatie van de migranten aan boord onmenselijk zou zijn. Op 26 januari is hulp van de Italiaanse Kustwacht ingeroepen, op 31 januari zijn de migranten ontscheept.

Bemanning op de brug van de Sea-Watch 3 zoekt actief naar bootjes met migranten, onder andere door het beluisteren van radiokanalen (Bijlage H: klad aantekeningen acties). De werkwijze en veiligheidsaspecten rondom het oppikken en aan boord halen van de migranten is beschreven in de technische rapportage. De groep bestond uitsluitend uit mannen, waarvan 15 onbegeleide minderjarigen (de informatie hierover in bijlage C en I is tegenstrijdig, de verklaring van de provinciale gezondheidsdienst wordt hier aangehouden). Meteen na aankomst op het schip zijn ze gescreend. De screening omvatte 2 onderdelen:

-het in beslag nemen van eventueel aanwezige aanstekers, sigaretten, messen of andere wapens.

-een medische screening.

Iedere migrant kreeg een armband met een kleurcodering: geel voor personen met een specifieke kwetsbaarheid (bijvoorbeeld kleine kinderen, zwangere vrouwen, motorische beperking), blauw voor een "medical case" (bijvoorbeeld een infectieziekte, medicatie gebruik) en overige kleuren voor de rest.

Een aantal aspecten van de verzorging aan boord is beschreven onder de vraag over de voorzieningen. Er was altijd minimaal 1 bemanningslid aanwezig bij de migranten op het achterdek. Al de bemanningsleden hadden regelmatig contact met de migranten. Iedere ochtend was er een gezamenlijke sessie op het achterdek waarin de migranten geïnformeerd werden over de situatie. Tevens werden ze in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen. De Sea-Watch 3 heeft op 26 januari de Italiaanse Kustwacht verzocht om onder andere tandenborstels, tandpasta, zeep, kleding en voeding te verstrekken (bijlage J: verklaring Italiaanse kustwacht).

6.5.2.2 Aard van de gezondheidsproblematiek en gedrag van de migranten

De migranten waren fysiek in redelijk goede conditie, er waren veel uitingen van ernstige psychische problematiek en hun gedrag was coöperatief. Gedurende hun verblijf op het schip was er een toename van psychische problematiek. De combinatie van deze wanhoop met zeeziekte was voor de medische staf aanleiding voor het afgeven van het voornoemde signaal d.d. 22 januari 2019.

Bij een migrant, die bekend was met een zogeheten habituele schouderluxatie (een aandoening waarbij het af en toe voorkomt dat een arm uit de kom schiet) is een arm uit de kom geschoten. Dit is verholpen met een repositie (handgreep waarmee de arm weer in de kom geplaatst wordt). Bij een andere migrant stelde men slechtziendheid van het linker oog vast, dit zou in het verleden door een trauma veroorzaakt zijn. Er waren geen aanwijzingen (zoals koorts) voor infectieziekten, er is er geen aanleiding geweest voor toediening van intraveneus (iv) vocht en geen medische evacuatie. De hierboven beschreven informatie over de fysieke gesteldheid van de migranten van de arts aan boord komt volledig overeen met de bevindingen van de arts van de provinciale gezondheidsdienst van Catania (bijlage I: verklaring provinciale gezondheidsdienst).

De arts maakte melding van ernstige psychische problematiek bij een groot deel van de migranten, er waren meerdere voorbeelden van doorgemaakte ernstige trauma's en een hoog angst niveau. Een persoon zat gedurende twee dagen nagenoeg onbeweeglijk op zijn deken, verstijfd van angst. De cultural mediator, die naast Engels, Frans en Nederlands ook Arabisch spreekt, maakte eveneens melding van verschillende doorgemaakte trauma's bij de migranten, betreffende het land van herkomst, de reis vanuit het land van herkomst naar Libië en het verblijf in Libië. Deze observaties komen overeen met het rapport "Desperate and Dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Libya" van de UNHCR (5).

De voorgaande groep omvatte 32 personen, waaronder vrouwen en kleine kinderen. Die groep was van 22 december 2018 tot 9 januari 2019 aan boord. Dit waren de eerste 2 groepen op de Sea-Watch 3 die langer dan enkele dagen aan boord verbleven. De langere duur van het verblijf had – zo blijkt uit alle 4 de interviews met medewerkers van Sea-Watch – enorme impact op de psychische gesteldheid van de migranten.

6.5.2.3 Invloed gezondheidsproblematiek en gedrag op schip en bemanning

De gezondheidsproblematiek en het gedrag van de migranten heeft geen wezenlijke invloed gehad op de veiligheid van het schip en de bemanning.

De bemanning wisselt iedere 3 weken. Soms werken mensen 2 achtereenvolgende shifts. Over het algemeen zijn ze dus in vergelijking met professionele zeevarenden maar kort op het schip. Gezien de situatie dat relatief veel mensen op een schip met basale voorzieningen verblijven is er een verhoogde kans op overdracht van infectieziekten. In de onderzochte periode zijn hier geen voorbeelden van aangetoond. Gezien de incidentie van psychische problematiek zoals deze uit de interviews en literatuur (6) naar voren komt is er een verhoogd risico op gevaarlijk gedrag dat van invloed zou kunnen zijn op de veiligheid van het schip. Hier zijn, behoudens het voorval dat een van de migranten over boord sprong, in de onderzochte periode geen voorbeelden van aangetoond.

6.6 Beoordeling medische adviseur scheepvaart

6.6.1 Wat waren de voorzieningen voor de migranten aan boord?

De migranten hadden een veilige, beschutte verblijfplaats op het achterdek met sanitaire voorzieningen, ontvingen kleding en dekens, werden voorzien van goed drinkwater en 3 maaltijden per dag en hadden toegang tot medische zorg. Het niveau van deze voorzieningen is vergelijkbaar met een veldhospitaal of een medische kliniek in een afgelegen gebied in een arm land en voldoet aan de UNHCR criteria zoals beschreven in hoofdstuk 12 (schuilplaats), 13 (verstrekken van goederen), 14 (water), 15 (sanitair en hygiëne), 16 (voeding) en 17 (gezondheid) van het "UNHCR Handbook for Emergencies" (1).

Het achterdek is ingericht als verblijfplaats voor de migranten en overdekt met een zeil. De zijkanten worden, afhankelijk van de weersomstandigheden, met zeilen afgedekt. Op de grond is een mat uitgerold om optrekkend vocht tegen te houden. Iedere migrant krijgt twee dekens, een om op te liggen en een om onder te kruipen. De temperatuur varieerde in de onderzochte periode tussen 8° en 19° Celsius. Er zijn 3 toiletcabines en 3 tappunten met drinkwater op het achterdek voor de migranten en er is verlichting. Aansluitend aan het achterdek bevindt zich de "recovery room" met acht slaapplekken (vier stapelbedden). Deze ruimte is in beginsel bestemd voor de aanwezige vrouwen en kleine kinderen. Naast deze ruimte zijn nog 2 toiletten en 3 douches voor de migranten. Drinkwater is in ruime mate aanwezig, 4000 halve liter flesjes (iedere migrant krijgt een flesje dat steeds bijgevuld kan worden), een grote tank en een apparaat dat per uur 130 liter zout water om kan zetten in drinkwater. De migranten krijgen dagelijks een broodmaaltijd en twee warme maaltijden. Grote hoeveelheden voedsel zijn opgeslagen, zoals rijst, bonen, diepvries spinazie en blikken tomaten.

Er is een aparte kookgelegenheid voor de migranten. Naast de recovery room is een "hospitaal" met een behandel bed, voorzieningen voor het aanbrengen van een infuus en het toedienen van zuurstof en een uitvoerige medische uitrusting in lijn met de bijlage 5 van de Regeling Veiligheid Zeeschepen (niet van toepassing op dit schip). In bijlage K zijn enkele foto's van deze voorzieningen opgenomen.

Naast de nautische bemanning (kapitein, eerste en tweede stuurman, drie machinisten, een elektricien, twee matrozen en een kok) is er bemanning voor de opvang en verzorging van de migranten; een head of mission, twee RHIB drivers, twee artsen, twee paramedici, een cultural mediator, een guest coördinator, een field media coördinator en journalisten. De bemanning wordt normaliter om de 3 weken afgewisseld (sommigen gaan twee shifts). De head of mission coördineert de opvang van de migranten. Aan het begin van iedere shift volgt iedereen een set standaardtrainingen op het gebied van veiligheid en praktische vaardigheden (met name t.a.v. het aan boord halen van migranten).

Er wordt de nodige aandacht besteed aan algemene hygiëne. Op veel plaatsen hangen pompjes met desinfectiemiddel voor de handen, toiletten worden dagelijks schoongemaakt, de tappunten voor drinkwater worden regelmatig doorgespoeld.

Op 1 februari 2019 heeft de provinciale gezondheidsdienst van Catania het schip geïnspecteerd en een Ship Sanitation Certificate afgegeven (bijlage L). In bijlage M zijn enkele foto's opgenomen van de leefsituatie van de migranten aan boord gedurende de onderzochte periode.

6.6.2 In hoeverre kwam de menselijke waardigheid in het gedrang?

Het is overduidelijk dat de menselijke waardigheid bij het totale proces van het vertrek uit het land van herkomst, een lange veelal uitputtende reis, een verblijf in Libië, een tocht op zee in een primitieve boot tot en met het verblijf op de Sea Watch 3 in het gedrang komt. Dit staat echter los van de kenmerken van het schip. Psychosociale problematiek, zoals terugkerende onveiligheid, het gemis van dierbaren, traumatische ervaringen, angst, onzekerheid en uitputting, en de factor tijd zijn de dominante factoren daar waar het gaat om aantasting van de menselijke waardigheid. Dit geldt ook voor de periode aan boord van de Sea-Watch 3. Dat zeeziekte en langer wachten op je lot geen goed doen aan de situatie spreekt voor zich.

7 Beantwoording van de vragen

Technisch

De paragrafen 6.1 tot en met 6.4 geven reeds antwoord op de daaraan gekoppelde vragen.

Paragraaf 6.5 daadwerkelijk gebruik schip.

Kan de veiligheid van het schip en de bemanning als gevolg van de ondernomen acties en de situatie aan boord op enig moment in gevaar zijn geweest?

Ja, gezien de geïdentificeerde veiligheidsrisico's, is dit mogelijk.

Zowel het op volle zee aan boord nemen van mensen als het herbergen van migranten aan boord brengt risico's met zich mee. De technische rapportage onder paragraaf 6.5 identificeert die veiligheidsrisico's.

Als gevolg van de inzet van het schip treden er ook veiligheidsrisico's voor de bemanning en het schip. Het schip vaart immers op zee met een duidelijke inzet en/of doel waarvoor het niet is uitgerust en gecertificeerd.

Medisch

Het antwoord op de 2 hoofdvragen ligt besloten in deze bevindingen en luidt als volgt.

Kan de veiligheid van het schip en de bemanning als gevolg van de ondernomen acties en de situatie aan boord op enig moment in gevaar zijn geweest?

Ja, dat kan. Zowel het op volle zee aan boord nemen van mensen als het herbergen van migranten aan boord brengt risico's met zich mee. Aan het verblijf aan boord van een groep migranten gedurende langere tijd zijn risico's verbonden zoals overdracht van infectieziekten en onveilige situaties als gevolg van gevaarlijk gedrag. Hier zijn, behoudens een voorval dat een van de migranten over boord sprong, in de onderzochte periode geen voorbeelden van gevonden.

Hoe beoordeelt de medisch adviseur scheepvaart van de ILT de uitspraak dat de situatie aan boord van het schip onmenselijk is?

De situatie aan boord van de Sea-Watch 3 wordt niet als onmenselijk beoordeeld. De voorzieningen en de verzorging op het schip en de bejegening door de crew voldoen ruimschoots aan de internationale standaard voor opvang van vluchtelingen zoals vastgelegd in het "UNHCR Handbook for Emergencies" (1).

8 Literatuur

- 1) [UNHCR Handbook for Emergencies](#)
- 2) [Constitution of the WHO: principles](#)
- 3) [Universal declaration of human rights](#)
- 4) [Handvest van de grondwetten van de EU](#)
- 5) [Desperate and Dangerous: Report on the human rights situation of migrants and refugees in Lybia](#)
- 6) [Health of refugees and migrants](#)

9 Bijlagen

- a) Onderzoeksopdracht
- b) Catania-Letter-&-Report
- c) Medical report on conditions at Sea-Watch 3
- d) Verslag technisch onderzoek
- e) Sea-Watch 3 PSC corrective action documentation
- f) Vlaggenstaatsinspectie rapport
- g) Overzicht onderzoeken DNV-GL
- h) Klad aantekeningen acties
- i) verklaring provinciale gezondheidsdienst (vertaling)
- j) verklaring Italiaanse kustwacht (vertaling)
- k) foto's voorzieningen aan boord
- l) Ship Sanitation Certificate
- m) Impressie van de leefsituatie van de migranten

Bijlage A: onderzoeksopdracht

Concept aandachtspunten ILT Onderzoek Sea-Watch 3; IMO nr. 7302225

Inleiding

De Sea-Watch 3 met IMO nr. 7302225 is door de Italiaanse kustwacht geïnspecteerd op 31 januari jl. Een rapport met een Engelse (informele) vertaling is aan Nederland aangeboden op 2 februari jl. (bijgevoegd).

Uitgevoerde inspecties

Tijdens de Italiaanse inspectie is een aanzienlijk aantal gebreken geconstateerd, waaronder o.a. ontbrekende walaansluitingen m.b.t. zowel sewage als bilgewater, bilgewater in de machinekamer, communicatie- en navigatieapparatuur incl. incomplete boekwerken, reddingmiddelen, in slechte toestand verkerende elektrische bekabeling, stuwage van olievaten aan dek, in slechte toestand verkerende zuurstof- en acetyleen cilinders, incorrecte stuwage van lading die niet past bij het gebruik van het schip als jacht, incorrecte verwerking voedselafval, incorrecte diplomering bemanning, incomplete stabiliteitsverklaring en ontbrekende certificering van de kranen aan boord. Deels zijn deze gebreken gerelateerd aan de afgegeven certificaten. Het huidige normenkader voor pleziervaartuigen voorziet deels niet in wettelijke verplichtingen ten aanzien van de door Italië geconstateerde gebreken.

Voor een aantal zaken wordt in het rapport aangegeven dat Italië wil consulteren met de vlaggenstaat. Per mail is aan Nederland gevraagd welke follow-up acties ondernomen zullen worden en is tevens aangegeven dat de ILT uitgenodigd is voor consultatie en indien gewenst een vervolgininspectie.

De resultaten van de inspectie door de Italiaanse kustwacht wijken sterk af van de resultaten uit het verkennend onderzoek door de ILT naar de Sea-Watch 3 daterend van 10 juli 2018. Het rapport van het ILT onderzoek bevat voornamelijk een overzicht van alle certificaten en de uitrusting die op dat moment aan boord aanwezig waren en er zijn slechts enkele lichte gebreken geconstateerd. Dit geeft aanleiding tot het opnieuw vaststellen van de huidige situatie ten aanzien van het vigerende normenkader dat van toepassing is voor een pleziervaartuig. Tevens biedt dit gelegenheid om inzicht te verkrijgen in hoeverre het schip voldoet aan een normenkader dat is gerelateerd aan het huidige gebruik.

Zaken die de ILT zou moeten onderzoeken:

1. De naleving van de voorschriften die samenhangen met de afgegeven (statutaire) certificaten. Tevens in hoeverre het schip – als pleziervaartuig – voldoet aan de verplichte onderdelen volgens SOLAS (met name hoofdstuk 5), MARPOL en COLREG. Naast de geconstateerde gebreken door de Italiaanse kustwacht kunnen daarbij ook andere gebreken worden geconstateerd.
2. De afgegeven certificaten door DNV-GL in relatie tot de geconstateerde gebreken.
3. De historie van resultaten van onderzoek i.v.m. de certificering door DNV-GL over de afgelopen periode vanaf het moment dat het schip is geregistreerd in Nederland (zowel statutair als de certificering volgens klassenregels).
4. Er was kennelijk een incident met de ankerlier vlak voor het aanlopen van de haven van Catania. Een nadere rapportage/ verklaring over dit incident.

Aanvullende zaken

5. Onderzoek naar het daadwerkelijk gebruik van het schip, en de aanwezige veiligheidsrisico's. Bij de laatste reis van Sea-Watch-3 is een grote groep personen (47) voor langere tijd aan boord gebleven. Centrale vraag is of de veiligheid van schip en bemanning als gevolg van de ondernomen acties en de situatie aan boord op enig moment in gevaar kan zijn geweest.
6. Onderzoek naar het daadwerkelijk gebruik van het schip, in relatie tot de omstandigheden aan boord voor de grote groep personen. Artsen van Sea-Watch-3 hebben aangegeven dat de situatie aan boord onmenselijk was. Hoe beoordeelt de scheepsarts van de ILT dit?

Follow-up

Voorgesteld wordt dat de ILT na afloop van het onderzoek hun bevindingen deelt met de Italiaanse kustwacht. Daarna moet een redelijke termijn worden afgesproken met de scheepseigenaar over het verhelpen van de geconstateerde gebreken. Nadat de scheepseigenaar de acties heeft afgerond, moet het schip opnieuw worden geïnspecteerd, om te beschouwen of de gebreken zijn verholpen.

Los van het onderzoek en onderzoeksrapport maakt de ILT een vergelijking tussen het ILT rapport van juli 2018 en het Italiaanse inspectierapport van januari 2019, inclusief een verklaring van de verschillen.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Capitaneria di Porto di Catania
Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale
Sezione Sicurezza della Navigazione

Indirizzo telegrafico: COMPAMARE CATANIA

Prot. n° 02.03.01.01 _____ - Allegati: 1

(Spazio
riservato a
protocolli,
visti e
decretazioni)

Catania, _____

A Comando Nave
M/N "Sea-Watch 3"
N. IMO 7302225
(tramite Agenzia marittima F.lli Bonanno
Catania)

Consolato Olandese in Italia
presso l'Ambasciata dei Paesi Bassi in
Italia

DNV-GL Ufficio di Napoli

SEA-WATCH EV
Immanuelkirchstrasse 3-4,
10405 Berlin, Germany

e, p.c. Comando Generale del Corpo delle
Capitanerie di Porto

Oggetto: Accertamenti di sicurezza sulla nave SEA-WATCH 3, nave registrata sotto bandiera olandese come Motor yacht al n. 58738 di Amsterdam, n. IMO 7302225, Call Sign PE7098, GT 648. Deficienze rilevanti e non temporaneamente tollerabili.-

RACCOMANDATA A MANO
PEC

Riferimenti:

- a) Nota verbale dell'Ambasciata del Regno d'Olanda in Italia n. ROM/2019/PA-11 in data 25 gennaio 2019;
- b) Comunicazione di avaria inviata tramite email del 30 gennaio 2019 dalla nave "SEA-WATCH 3" relativo all'avaria al verricello del salpa ancore;
- c) Nota d'informazioni presentata tramite Agenzia marittima F.lli Bonanno di Catania n.132bis in data 31 gennaio 2019;

d) Dichiarazione di evento straordinario in data 01 febbraio 2019 relativa all'avaria al verricello del salpa ancore assunta a protocollo n. 4812 in data 01 febbraio 2019.

Prosecuzione:

- 1) Fg. prot. n. 4587 in data 30 gennaio 2019;
- 2) Fg. prot. n. 4707 in data 01 febbraio 2019.

Premesso che la nave meglio specificata in oggetto, approdata presso il porto di Catania in data 31 gennaio 2019, attualmente risulta iscritta presso i registri di Amsterdam come "Motor Yacht", destinazione d'uso che parrebbe ricondursi, come anche espresso con la Nota Verbale dell'Ambasciata del Regno d'Olanda in Italia ROM/2019/PA-11 in data 25 gennaio 2019, a quella delle "pleasure craft", pur essendo esplicita l'evidenza che la stessa opera nel solco di un'attività continuativa di soccorso ed assistenza in mare (SAR). Unità che, peraltro, da una ricerca storica risulta essere stata classificata, fino al 2017, prima di essere iscritta nei registri olandesi, come "off-shore supply" sottoposta al regime ispettivo del Port State Control in quanto unità mercantile.

Nel corso delle attività di verifica svolte a bordo, nell'ambito delle potestà dello Stato di approdo ai sensi delle vigenti Convenzioni internazionali e del Codice della navigazione (in particolare ai sensi degli artt. 2, 165, 180 e 185), ai sensi dell'art. 1 della l. 979/1982 ed allo scopo di accertare il mantenimento dell'idoneità alla navigazione marittima del M/Y SEA-WATCH 3 in seguito all'evento straordinario dichiarato in data 30 gennaio 2019, sono emerse delle deficienze afferenti sia la sicurezza della navigazione che la tutela dell'ambiente marino.

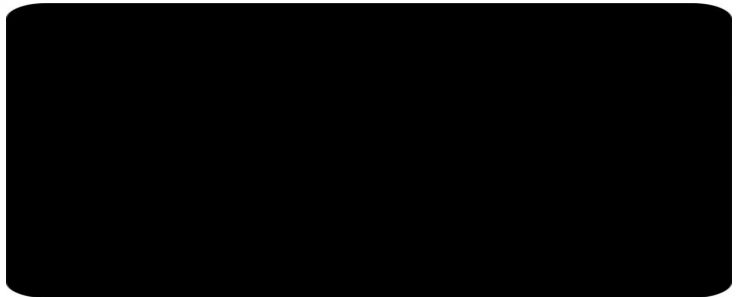
Atteso che con la nota in prosecuzione 2) questa Autorità Marittima aveva ritenuto opportuno rendere partecipe codesto comando di bordo del procedimento in corso, teso alla valutazione delle non conformità rilevate anche in collaborazione con l'Amministrazione di bandiera e l'Organismo riconosciuto nonché Ente di classifica, e considerato che, al momento, il DNV-GL ha ritenuto di potersi esprimere solo in ordine all'avaria del verricello salpa ancore con il Survey Statement job n. 1261615 in data odierna.

Considerata la preminente esigenza di garantire la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino, nel rispetto delle Convenzioni internazionali applicabili, anche alla luce di quanto fatto conoscere dallo Stato di bandiera con la Nota Verbale in riferimento a).

Tenuto in debito conto che le deficienze dettagliatamente elencate nell'allegato 1 alla presente, di cui è parte integrante, sulla scorta delle Convenzioni internazionali applicabili comportano la necessità di adottare un provvedimento di tutela.

Per tutto quanto sopra, codesto Comando di bordo vorrà provvedere alla rettifica delle deficienze elencate nell'allegato 1 nel termine ivi indicato rispettivamente per ciascuna, avendo cura di fornire evidenza dell'avvenuto pieno adempimento che dovrà essere previamente sottoposto alla valutazione dell'Amministrazione di bandiera e/o dell'Organismo riconosciuto, per le materie in cui è legittimato ad operare in nome e per conto della prima, relazionando a questa Autorità marittima circa la sussistenza dei requisiti previsti dalle vigenti convenzioni internazionali applicabili.

L'agenzia marittima vorrà provvedere a fornire al Comando di bordo ogni utile assistenza anche, qualora necessario, per la traduzione della presente.



Allegato 1 alla nota prot. n. 4818 in data 01 febbraio 2019

n.	Descrizione deficienza	Indicazioni di riferimento	Azioni da intraprendere	Norma applicabile	Note
1	Manca dichiarazione del Sewage rate of discharge	Nave certificata con ISPPC e dotata di Sewage treatment plant	Prima della partenza	MARPOL 2016 Annex IV/11	
2	Manca tubazione e connessione per la scarica a terra della sewage	Nave certificata con ISPPC su cui è indicata la presenza della connessione	Prima della partenza	MARPOL 2003/2004 Annex IV/10	Da rettificare pri partenza
3	Manca una cassa di ritenzione della sewage o della sewage post trattamento	Nave che ormeggia in porti italiani ove è vietata la scarica fuoribordo	Prima della partenza	MARPOL 2011 Annex IV/9	
4	Sono presenti in coperta 2 (due) WC chimici non connessi con il Sewage treatment plant	Rischio inquinamento	Prima della partenza	MARPOL 2011 Annex IV/9	
5	Manca connessione internazionale per la scarica fuoribordo della bilge/sludge (la connessione presente è non conforme)	Nave certificata con IOPP	Prima della partenza	MARPOL 2009 Annex I/13	Da rettificare pri partenza
6	Tabella delle deviazioni residue risalente al 2016	Bussola magnetica che mostra una differenza di 14 gradi rispetto alla girobussola	Prima della partenza	SOLAS 89/90 Reg V/12	
7	Test annuale dell'EPIRB scaduto	Nave dotata di EPIRB	Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	SOLAS 2006 Reg V/7.1.6	
8	Test annuale del SART scaduto	Nave dotata di SART	Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	SOLAS 2008 III/6.2.2 e IV/7.1.3	
9	Schermo AIS danneggiato, lettura delle informazioni non immediata	Nave dotata di AIS	Prima della partenza	SOLAS 2001/2003 V/19.2.4 Direttiva 2002/59/EC (Dlgs. 196/2005)	
10	2 INMARSAT C non correttamente funzionanti	Nave dotata di apparati INMARSAT C	Prima della partenza/ Si	Dotazione di bordo non funzionante	

			richiede la valutazione dello Stato di bandiera		
11	Sulla ship radio licence è indicata la presenza di due INMARSAT A	A bordo sono installati due INMARSAT C	Prima della partenza/ Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	Ship Station Licence in data 05/07/2017	
12	VHF portatili di emergenza mancanti di batterie di emergenza	Presenti a bordo 4 VHF portatili GMDSS	Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	Ship Station Licence in data 05/07/2017 SOLAS 96/98 Reg III/6.2.1.1	
13	Presenza di diversi passaggi cavi attraverso le bulkheads	Anomalia riguardante l'integrità della struttura originale	Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	Direttiva 2013/53/EC	
14	Presenza a bordo di due battelli non risultanti omologati come mezzi di salvataggio	Indicazione sul certificato di registro di due "lifeboats"	Prima della partenza / Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	Certificazione nave	
15	Battello di sinistra in cattive condizioni di manutenzione e non pronto all'uso (sgonfio, molte toppe, mancante di dotazioni, mancano indicazioni sul nome della nave, strisce retroriflettoni logore)	Indicazione sul certificato di registro e sul safety plan	Prima della partenza	(Certificate of Registry n. 10805/2017) Certificato di registro della nave SOLAS 2012 Reg III/20.2	

16	Battello di emergenza di sinistra avente capacità (da targhetta presente a bordo omologazione CE diporto) per 08 (otto) persone	Il safety plan indica la presenza di due battelli, uno a dritta ed uno a sinistra, ciascuno idoneo a trasportare 15 persone	Prima della partenza / Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	Fire Plan di bordo	
17	Diversi cavi elettrici in condizioni non ottimali	Rischio insito con pericolo di cortocircuito	Flag State consulted		
18	Presenza di diversi (una decina) fusti di olio lubrificante depositati sul ponte di coperta	Rischio di inquinamento marino	Prima della partenza/ Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	MARPOL 2015 Annex 1 Reg 2.1 220.1 Montego Bay	
19	Presenza di tre bidoni da 25 litri cadauno contenenti benzina posti in coperta	Rischio incendio e Rischio di inquinamento marino	Prima della partenza/ Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	MARPOL 2015 Annex 1 Reg 2.1 220.1 Montego Bay	
20	Bombole di ossigeno ed acetilene in cattive condizioni	Rischio infortuni ed incendio	Prima della partenza		
21	Annual Thorough examination test (Solas Cap. III, Reg. 20) scaduto	La nave ha eseguito le verifiche annuali fino al 2017, per il 2018 ha mostrato un rapporto di verifica non valido ai sensi della SOLAS ma che riportava dettagliatamente diverse deficienze di rilievo circa la struttura delle gru e	Prima della partenza/ Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	SOLAS 2012 Reg III/20.11.1 e 20.2	

Allegato 1 alla nota prot. n. 1818 in data 01 febbraio 2019

		delle dotazioni di sollevamento			
22	Non sono stati riscontrati training manual e procedure di addestramento dell'equipaggio, le esercitazioni non risultano eseguite secondo scadenze specifiche	A bordo sono presenti esclusivamente persone identificate come membri dell'equipaggio (22)	Prima della partenza	SOLAS 2013 Reg III/19 Para 1 applicazione Para 4 training	
23	Solo il comandante è in possesso di GOC, gli altri sono dotati di ROC	A bordo sono presenti altri ufficiali di coperta che fanno le guardie in plancia e le dotazioni radio di bordo comprendono INMARSAT e HF/MF	Prima della partenza / Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	SOLAS 2012 V/14.1	
24	Nella stiva è presente molto materiale stivato in modo non corretto	La nave è identificata come unità da diporto ma vi è evidenza del trasporto di molto materiale non direttamente riconducibile alla mera navigazione da diporto L'equipaggio della nave usa le stive in modo importante (trasporto di consistenti quantità di materiale) e ha depositato in coperta ragguardevoli quantità di dotazioni di sicurezza (zattere e cinture di salvataggio) oltre che fusti di olio e altro materiale di vario genere	Prima della partenza / Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera		
25	Stabilità	Esiste una dichiarazione di stabilità da cui non è possibile evincere quante persone e materiali possono essere trasportati a bordo	Prima della partenza / Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	Dichiarazione di stabilità	
26	Presenza di bilge in sala macchine	Rischi specifici	Prima della partenza	MARPOL 2015 Annex I/15	

Allegato 1 alla nota prot. n. 4818 in data 01 febbraio 2019

27	I rifiuti alimentari vengono gettati in mare (Area speciale Mediterraneo) per mezzo di un trituratore non certificato, peraltro il Garbage Management Plan indicava l'assenza a bordo di trituratore (poi modificato in modo posticcio)	Ann. V della MARPOL e Garbage Management Plan di bordo	Prima della partenza	MARPOL 2016 Annex V Reg 6.1.1	
28	Contratto di shore based maintenance scaduto	Nave dotata di apparati radio GMDSS per aree A1+A2+A3	Prima della partenza / Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	Certificazione nave	
29	Mancaza generale di simbologia di emergenza (IMO green, blu e indicazioni vie di sfuggita e dotazioni) inoltre è indicata la presenza di sprinkler invece che drencher	Rischio specifico	Prima della partenza / Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera		
30	Allarme impianto rilevazione incendi poco udibile	Presenza impianto di rilevazione incendi	Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera		
31	Pubblicazioni nautiche e avvisi ai naviganti incompleti	Dotazioni di navigazione	Prima della partenza	SOLAS 99/00 Reg V/27	
32	Presenza di due gru utilizzate per la movimentazione del carico per le quali a bordo non risulta certificazione o verifiche	Le attività svolte a bordo comportano la movimentazione di carichi anche mediante l'uso delle gru presenti a bordo	Prima della partenza/ Si richiede la valutazione dello Stato di bandiera	ILO Conventions nn. 62, 152	

n.	Deficiency description	Additional details	Actions to be taken	References	Additional notes (if any)
1	Sewage discharging rate missing	Ship certified as per ISPPC and equipped with a sewage treatment plant	To be rectified before departure	MARPOL 2016 Annex IV/11	
2	Pipe and related sewage international shore discharge connection missing	Ship certified as per ISPPC which mentions the availability of the discharge connection	To be rectified before departure	MARPOL 2003/2004 Annex IV/10	
3	Sewage holding tank or sewage holding tank after sewage treatment missing	Ship which calls Italian ports where the overboard discharge is prohibited	To be rectified before departure	MARPOL 2011 Annex IV/9	
4	Two chemical toilets on board which are not connected to the sewage treatment plant	Risk of pollution	To be rectified before departure	MARPOL 2011 Annex IV/9	
5	Bilge/sludge International shore discharge connection missing (the available connection does not comply with MARPOL I)	Ship certified as per IOPP	To be rectified before departure	MARPOL 2009 Annex I/13	
6	Residual deviation table for magnetic compass dated 2016	A difference of 14 degrees detected between magnetic and gyro compass	To be rectified before departure	SOLAS 89/90 Reg V/12	
7	EIPRB annual test expired	Ship equipped with EIPRB	Flag State to be consulted	SOLAS 2006 Reg V/7.1.6	
8	SART annual test expired	Ship equipped with SART	Flag State to be consulted	SOLAS 2008 III/6.2.2 and IV/7.1.3	
9	AIS display damaged – AIS information cannot be promptly read.	Ship equipped with AIS	To be rectified before departure	SOLAS 2001/2003 V/19.2.4 Directive 2002/59/EC (Italian Decree 196/2005)	

10	Two INMARSAT C not working properly	Ship equipped with INMARSAT C	To be rectified before departure / Flag State to be consulted	Ship's apparatus not working properly	
11	Ship's station radio licence mentions two INMARSAT A	Ship equipped with two INMARSAT C	To be rectified before departure/ Flag State to be consulted	Ship's station radio Licence issued on 05/07/2017	
12	Emergency batteries for portable emergency VHF missing	Ship equipped with 4 portable VHF (GMDSS)	Flag State to be consulted	Ship's station radio Licence issued on 05/07/2017 SOLAS 96/98 Reg III/6.2.1.1	
13	A number of cables passing through bulkheads	Bulkhead structural integrity to be assessed	Flag State to be consulted	Directive 2013/53/EC	
14	The ship is equipped with two rescue boats which are not type-approved to be used as means of rescue	Ship's registry certificate mentions two "lifeboats"	To be rectified before departure / Flag State to be consulted	Ship's certificates	
15	Rescue boat on port side in bad maintenance conditions (deflated. patched, emergency equipmet missing, ship's name missing, retroreflective stripes deteriorated)	Ship's registry certificate and safety plan	To be rectified before departure	Certificate of Registry n. 10805/2017 SOLAS 2012 Reg III/20.2	

16	Rescue boat on port side for 8 persons (as per EC pleasure craft lable)	Ship's safety plan shows two rescue boats, one on port side and one on starboard side, for 15 persons each.	To be rectified before departure / Flag State to be consulted	Safety plan	
17	Electrical cables not in good condition	Intrinsic risk and in danger of electrical short circuit	Flag State to be consulted		
18	Lubricating oil drums (about 10) stowed on deck	Risk of pollution	To be rectified before departure / Flag State to be consulted	MARPOL 2015 Annex 1 Reg 2.1 Montego Bay article 220.1	
19	3 petrol drums (25 litres each) stowed on deck	Risk of fire and pollution	To be rectified before departure/ Flag State to be consulted	MARPOL 2015 Annex 1 Reg 2.1 Montego Bay article 220.1	
20	Oxygen and acetylene cylinders in bad maintenance conditions.	Risk of injury and fire	To be rectified before departure		
21	Annual throughout examination test (Solas Cap. III, Reg. 20) expired	Annual throughout examination carried out in 2017. Last examination in 2018 was not according to SOLAS but a number of serious deficiencies were detected relating to the structural condition of the davit and heave up equipment.	To be rectified before departure/ Flag State to be consulted	SOLAS 2012 Reg III/20.11.1 & 20.2	

22	Training manual and crew training procedures missing. Drills not carried out as per proper intervals.	22 crew members on board	To be rectified before departure	SOLAS 2013 Reg III/19 Para 1 application Para 4 training	
23	Only the master holds a GOC certificate while the others hold a ROC certificate	Watchkeeping is carried out by officers holding a ROC certificate while the ship is equipped with INMARSAT and HF/MF	To be rectified before departure / Flag State to be consulted	SOLAS 2012 V/14.1	
24	In the ship's hold a large quantity of goods is improperly stowed	This ship is registered as "pleasure yacht" while the carriage of goods is objective evidence of an activity which cannot be considered related to "yachting". Ship's holds are used by the crew to stow large quantity of goods, additionally a large number of LSA are stowed on deck (eg liferafts and lifejackets) together with lubricating oil drums and other materials.	To be rectified before departure/ Flag State to be consulted		
25	Stability	A stability declaration is available which does not provide information on number of persons and goods that the ship can carry.	To be rectified before departure / Flag State to be consulted	Stability declaration	
26	Bilge water accumulated in ER	Intrinsic risk	To be rectified before departure	MARPOL 2015 Annex I/15	
27	Food waste discharged at sea (Mediterranean Sea special area) through a comminutor which is not certified. Garbage Management plan mentions that a comminutor system is not available on board (plan has a correction made in not proper way).	MARPOL V and Garbage Management Plan	To be rectified before departure	MARPOL 2016 Annex V Reg 6.1.1	

28	Shore base maintenance contract expired	Ship equipped with apparatus for GMDSS Area A1+A2+A3	To be rectified before departure /Flag State to be consulted	Ship's certificates	
29	Emergency symbology missing (IMO green, blue, escape routes, equipment); additionally, it is indicated a sprinkler system while the ship is equipped with a drencher system.	Intrinsic risk	To be rectified before departure / Flag State to be consulted		
30	Fire detection alarm system not clearly audible	Fire detection alarm system installed	Flag State to be consulted		
31	Nautical publications and notice to mariners incomplete	Navigation aids	To be rectified before departure	SOLAS 99/00 Reg V/27	
32	Two cranes installed for "cargo" handling for which nor certificates neither verification available on board	Ship's activities need weights handling by the two cranes	To be rectified before departure / Flag State to be Consulted	ILO Conventions No. 62 and No. 152	

Bijlage C: medical report on conditions at Sea-Watch 3

22.01.2019

High levels of stress and anxiety – a storm is approaching!

Since 2 days there are next to the crew 47 people on board of the SW3 after having been saved in the central Mediterranean. Of these 47 male people, from 9 different countries, there are 9 unaccompanied minors.

A lot of them told us stories of traumatic events with heavy physical and psychological trauma. Initially our guests were physically in relatively good condition, but motion sickness with its typical symptoms is a constant and severe problem.

The Sea Watch 3 is a rescue ship, meant for initial medical aid and the support of basic needs during a phase of transfer. We are not equipped to support and take care of many people for extended periods of time. This raises growing concerns about the physical, but even more the mental wellbeing of the people we saved at sea.

The overall situation gets worse by the day. The psychological stress due to being under unfavorable conditions trapped on a boat as big as ours. A lot of our guests complain about headaches and general body pain. The overall uncertainty of the future process and the time to get to a safe port makes the stress even worse. Many of the people we rescued have faced traumatic experiences in their home countries, during their flight and/or during their stay in Libya. We hear stories of torture and people told the medical team about suicidal thoughts before leaving Libya on an unseaworthy boat. On top of that they are now lacking privacy for an extended period. Their individual mental state in many cases is fragile. Many of them show typical signs of PTSS such as flashbacks, insomnia and nightmares. The unaccompanied minors are even more vulnerable in these circumstances. The uncertainty that all of them have experienced is putting them under a lot of tension. Many of the people long for information about the wellbeing of relatives and friends who are still in Libya and cannot get any news.

As it is winter the weather conditions are changing rapidly. Many people are not used to the cold climate and are more susceptible to the cold. Already some of them are showing signs of becoming ill. Due to the limited space capacity of the Sea-Watch 3 we are not able to provide adequate shelter to the people. They are staying under a non wind or water proof tarpaulin sheading on the afterdeck of the ship. As the SW3 moves a lot in heavy weather there is a risk of traumatic events and accidents for people standing up and walking in particular at night.

A lot of the people on board are already seasick. Nausea and vomiting cause dehydration and make living in very limited space with many people very unpleasant. For a malnourished, weakened person, the resulting dehydration is potentially life-threatening. People with underlying (chronic) diseases are at a higher risk.

The weather forecast shows a storm approaching, which will make things rapidly much worse. Another severe effect of this continuous exposure to heavy weather is the negative psychological impact, which adds up with the other stress factors and puts severe danger to the overall mental wellbeing of our guests.

We can offer basic hygienic facilities, but also these are not fit for a healthy situation in the long term, especially since many people are packed together in a small area. With the movements of the ship it is impossible to provide shower possibilities as the risk of physical injuries is too high. As on any ship and under overcrowded conditions infectious diseases will spread really fast, which constitutes a constant risk.

In sum the overall situation with the projection of deterioration of the weather conditions in the next days needs a fast resolution with a port of safety as soon as possible identified!

Bijlage D: verslag technisch onderzoek Sea-Watch 3

Scheepsgegevens:

Naam: Sea-Watch 3
 IMO nr.: 7302225
 Vlag: Netherland
 Thuishaven: Amsterdam
 Type schip: Motorjacht
 Roepletters: PE7098
 MMSI nr.: 244140096
 Tonnage: 648 GT
 Dead Weight: 498
 Lengte: 47,13 meters
 Vermogen: 1654 kW
 Keel datum: 01/01/1072
 Klasse bureau: DNV-GL
 Eigenaar: Sea-Watch e.V.
 Vorige naam: Dignity I
 Vorige vlag: Panama
 Laatste PSC inspectie: 29/09/2016 te Valletta, Malta

Certificaten:

Zeebrief (Certificate of Registry):	IenM	05/10/2017
Classification Certificate:	DNV-GL	28/06/2018 -30/06/2023
Int. Tonnage Certificate (1969):	DNV-GL	25/10/2017
IOPP:	DNVGL	07/12/2018 - 30/06/2023
IAPP:	DNV-GL	28/06/2018 - 30/06/2023
ISPP:	DNV-GL	28/06/2018 - 30/06/2023
IEEC:	DNVGL	28/06/2018
IAFS:	DNV-GL	23/03/2018
Ship station licence:	Agentschap telecom	07/02/2019
Liability for Removal of Wrecks:	IenM	07/07/2018 – 07/07/2019
P&I:	MS Amlin Marine N.V.	07/07/2018 – 07/07/2019
SOPEP Approval:	DNV-GL	02/07/2018
Stability Booklet Approval:	DNV	20/06/2011
Stability Declaration	DNV	20/06/2011

Indeling schip:

Top Deck
 Bridge Deck
 Forecastle Deck (Boat Deck)
 Main Deck
 Bottom

Inspectie

Op 11 en 12 februari 2019 is aan boord van de Sea-Watch 3 een technische inspectie uitgevoerd door twee senior inspecteurs van Inspectie Leefomgeving en Transport, Veilige Mobiliteit, team Objectcontroles Scheepvaart 2. Het schip lag afgemeerd in de haven van Catania. Bij het aan boord gaan werd de identiteit van de inspecteurs gecontroleerd en moest een bezoekerslijst ingevuld worden. Hierna hebben de inspecteurs zich geïntroduceerd bij de kapitein, de Technical Manager, de Head of Logistics en de Vertegenwoordiger in Nederland. Hierbij is aangegeven dat er een Vlaggenstaat inspectie uitgevoerd zou worden, gekeken zou worden naar de aanwezige veiligheidsrisico's van de bemanning tijdens het uitvoeren van de activiteiten van het schip en naar een incident tijdens het voor anker liggen. De inspectie bestond uit het bekijken van de certificaten, logboeken, manuals en andere scheepsdocumenten zoals klasse survey statement, inspectie rapporten en service rapporten. Ook werd een ronde over en door het gehele schip gemaakt.

Werden verschillende apparatuur, alarmen en systemen getest en is gesproken met enkele bemanningsleden.

Ook zijn de rectificaties van alle tijdens de inspectie van de Italiaanse Kustwacht geconstateerde gebreken doorgenomen en gecontroleerd.

Boekwerken en documenten

Scheepsdagboek: hierin worden de algemene gegevens van de zeereizen en van het verblijf in de havens vermeld. Specifieke informatie over het aan boord nemen van mensen uit zee worden hier niet in vermeld. Hiervan worden aantekeningen in het klad gemaakt, die later worden uitgewerkt in interne rapportages.

Radio Logboek: Aanwezig, maar wordt niet bijgehouden.

Oil Record Book: Hierin worden o.a. het bunkeren en de wekelijkse tankinhouden van de vuile olie tanken en de bilge tanken vermeldt. De bilge tanks worden ingevuld onder C11.

Garbage Record Book: Nieuw versie beschikbaar en bijgehouden. Enkel voedingsresten gaan overboord. De rest van het afval wordt afgegeven.

Garbage Management Plan: Aanwezig en aangepast naar aanleiding van een Italiaanse bemerking.

SOPEP: Aanwezig .

Stability assesment: Er zijn diverse stability assessments aanwezig die afgestempeld zijn door DNV-GL. De laatste van 7 februari 2019 houdt rekening met de invloed van het aan boord hebben van 360 opgepikte drenkelingen op de stabiliteit en is gemaakt naar aanleiding van een Italiaanse bemerking.

Ballast Water Management Plan: Er is een verklaring van DNV-GL waarin gekozen is voor permanente ballast en geen ballast handelingen uitgevoerd kunnen worden. De diverse ballastafsluiters aan boord zijn door DNV-GL verzegeld.

Training Manuals: Diverse training manuals op het gebied van de reddingsmiddelen en de brandbestrijding.

Familiarisatie: Er is een manual aanwezig met alle benodigde informatie over het schip. Familiarisatie gebeurt door het in verschillende sessies rondleiden van nieuwe bemanningsleden. Er worden geen familiarisatie lijsten bijgehouden.

Asbest survey: Er is een asbestinventarisatie uitgevoerd. Er zit nog asbest aan boord en men is zich bewust van de risico's.

Fresh water management plan: Aanwezig. Twee keer per jaar worden er samples genomen van het drinkwater.

Bemanning

Het schip is niet voorzien van een Bemanningscertificaat. De bemanning bestaat meestal uit 20 tot 22 personen. De kapitein, hoofdwerktuigkundige en bootsman hebben een overeenkomst met Sea-Watch en worden betaald. Zij zijn meestal voor een langere periode, 2 á 3 maanden, aan boord. De rest van de bemanning zijn onbetaalde vrijwilligers en zijn meestal voor een korte periode aan boord, afhankelijk van het aantal reizen, 4 weken of een meervoud daarvan.

Soms zijn er personen aan boord die in het bezit zijn van enkele STCW (voor zeevaart geschikte) papieren, maar meestal zijn de vrijwilligers hier niet van voorzien. Als zij over certificaten beschikken, hebben deze meestal betrekking op de binnenvaart of de pleziervaart.

De artsen zijn wel gediplomeerde verzorgers en artsen die eerste hulp en medische bijstand kunnen verlenen aan mensen die dit nodig hebben.

Navigatie apparatuur

De brug is uitgerust met een satelliet, een gyro en een magnetisch kompas, twee radars, een echolood, AIS, GPS-en, brug wacht alarm systeem en een systeem om de gesprekken op te nemen.

Vanaf de brug kunnen de tweehoofdmotoren, boegschroef en twee roeren bediend worden. Noodsturen en interne communicatie is ook aanwezig.

Alle apparatuur werkt naar behoren.

Nautische publicaties zijn wel aan boord, maar worden niet bijgehouden.

Zeekaarten voor het Middellandse Zeegebied zijn aan boord en worden bijgehouden aan de hand van de wekelijks ontvangen Admiralty Weekly Notices to Mariners.

Radio apparatuur

Het schip is uitgerust met 3 marifoons (VHF's), 10 draagbare VHF's, S-band radar, X-band radar, Navtex,, 2 Inmarsat-C stations en 2 SARTs.

Naar aanleiding van enkele Italiaanse bemerkingen hebben de EPRB en de SARTs een jaarlijkse keuring ondergaan en is een inmarsat-C station en de AIS gerepareerd.

Niet elke wachtdoende bemanningslid is in bezit van certificaten met betrekking tot het bedienen van de radio installatie.

Reddingmiddelen

Het schip is uitgerust met 4 reddingvloten, reddingboeien, zwemvesten en overlevingspakken voldoende voor de vaste bemanning.

Voor de RIB bemanning zijn extra overlevingspakken aan boord en hangen in de In verband met het aan boord nemen van drenkelingen zijn aan boord extra reddingvloten (5 + 2), extra reddingboeien, extra zwemvesten (zowel voor volwassenen als kinderen), een opblaasbare boot en 2 langwerpige drijflichamen aanwezig.

Deze extra reddingvloten worden niet jaarlijks gekeurd, de extra zwemvesten zijn niet voorzien van een fluit en een lamp.

Pyrotechnische middelen

Aldis lamp met batterij

7 EEBD

Aan boord 11 februari 2019, Catania, Italië.

Gesproken met: Captain Sea-Watch 3

Technical Manager Sea Watch Organisation

Head of Logistics, Sea Watch Organisation

Vertegenwoordiger tussen Sea Watch Organisation en Nederland

Forcastle Deck: Focle Store – Anchor device

VP valve in store disconnected → Geen nood lens mogelijkheid

Disconnection ivm Ballastwater exemption verklaring van DNV-GL. Leiding afgeblind en geseald.

Emergency towing Booklet

*Voorpiek vent line roestig (foto)

*Spant nabij voorpiek vent line roestig (foto)

*Ejector leiding voor ankerketting bak, bilge slechte staat en ... van binnen uit

*Venthead voorpiek, Venthead SB ... en Venthead SB ... verkeerd gemonteerd.

Boat Deck: Emergency Generator room (nooddiesel, hydraulische generator voor davits, lucht compressor voor BA flessen), opvang drenkelingen, 1 dixie, 2 extra reddingvloten, kist met immersion suits.

BB: Weather tide door buiten rand verroest

SB: extra reddingvlot gedraaid, vast gesjord, geen jaarlijkse service → niet betrouwbaar

(*BB: Boei mist lijn)

(*Aantal immersion suits niet vermeld op opberg kist)

Main Deck: Paint store, emergency showers, Opvang drenkelingen, 2 dixies, extra reddingveste, extra redding boeien, 5 extra reddingvloten, 2 drinkwater kranen, 1 extra rubber opblaasboot, CO2 kamer,

*SB: Emergency escape door niet gemarkeerd aan buiten kant

*Nozzle sprinkler in paintstore verstopt

Extra redding vloten geen jaarlijkse service → onbetrouwbaar

Extra zwemvesten geen fluit en lamp

Extra rubberboot geen jaarlijkse service → onbetrouwbaar

BB: railing weg, vervangen door wegneembare staaldraden op 3 niveaus →
overboord vallen

*Spanners voor railing draden, 2 stuks borg ring mist en vervangen door touwtje
(foto)

*CO2 kamer: Pijp in slecht conditie (foto), door doorroesten bescherming pijp voor
elektrische kabel open verbinding met ruimte eronder. (foto)

*BB. Hydrauliekleiding binnenwerk verroest

Top Deck: Extra zwemvesten, magnetisch kompas, antennes
Extra zwemvesten zonder fluit en lampje.

Bridge Deck: Extra zwemvesten, brandblus kanon

*SB: boei gescheurd

Extra zwemvesten zonder fluit en lampje.

Bridge:

Magnetisch Kompas 15 graden verschil met gyro

Deviatie tabel: Datema Delfzijl 12/02/2015 en ??? 08/07/2016

*Magnetisch kompas licht defect/niet helder brandend

Manuals (Solas Training Manual, Fresh Water Management Plan, Ship Safety
Familiarization, Work Permits, Class Registration (Survey Statements), Lifejacket
and AIS, RHIB and Draft: Multiple Resque System Manual, Asbestos Survey, Safety
Data Sheets, Stability Booklet, Ship Plans)

Solas training manual not ships specific

Radio apparatuur

Kaarten

1 lijnwerptoestel, op safety plan staat 3

Dinsdag 12 februari 2019.

Accommodatie Main deck:

Messroom, Galley, Cold Store, Freezer, AC Room, Store, Ingang naar boeg schroef
ruimte (open in de haven, dicht op zee), Hutten, Laundry, Toiletten en Douche,
Recovery Area, Treatment Room,

Messroom:

Keuken: Fornuis, afzuig.

Fireblanket

Koel en vries ruimte. Lock in alarm, maar ook van binnen uit te openen met handel.

AC Room:

2 compressoren (koel en vries)

Air condition

Hutten:

4 hutten met elk 2 bedden.

Laundry:

*Roest plek achter wasmachine. Waarschijnlijk van buiten af door water in
berghoutsgang.

Recovery Area:

Ruimte met gedeelte voor de rhib bemanning en kook gelegenheid voor uitgifte van
water en eten.

Bedden voor zieken en eventueel vrouwen en kinderen.

Toiletten en douche voor vrouwen en kinderen.

Treatment area (ziekenhuis):

In recovery Area trap naar Cargo hold

Cargo Hold: Uitgerust met drencher installatie
Sewage Treatment Plant
Emergency Sewage Sludge Tans (2 x 200 liter drum)
Seafari installatie (Osmose)
Afgesloten leidingen, o.a. ballastpomp leiding naar VP tank
Bilge put (BB) met lens systeem en vlotter met alarm
Stores in rekken en vastgesjord op pallets. Omtrokken met netten tegen vallen.

Accommodatie Boat Deck:

Hutten:

8 hutten met elk 2 bedden. Kapitein en Chief engineer hebben eigen hut maar delen toilet en douche.

Safety plan not according situation (lijnwepstoestellen, immersion suits niet in hutten, aantal EEBDs)

Fire station Locker:

Brandweer uitrusting, maar ook spare blussers en extra brandweer uitrusting onderdelen.

Firestation to be organised

Testen op brug:

Communicatie met machinekamer en stuurmachinekamer

Aldis lamp op batterij en scheepsnet

Radars. Een is voorzien van ARPA

AIS

GMDSS VHF's

VHF-en

DSC (Message verstuurd)

Brug Wacht Alarm Systeem

Navigatie verlichting

*Ankerlicht achter mist

*Navigatie verlichting hoorbaar alarm werkt niet

Branddetectie systeem

Talk Back System

1 lijnwepstoestel aanwezig, Safety Plan vermeld 3 stuks

Talkback system, lijst klopt niet en enkele punten werken niet

*General alarm, enkele werken niet.

Davits

Dek kraan

Interview met X. Hij vaart afwisselend als Boatsman en Supernumery. Bij de laatste actie was hij Haed of Mission.

Doornemen service rapporten en jaarlijkse keurings rapporten:

Epirb next service 05-2019

Annual test Epirb uitgevoerd door MES service 04-02-2019

SART test rapport datum 04-02-2019

AIS annual test 04-02-2019

Vlot 16 pers gekeurd 26-07-2018

Vlot 25 pers gekeurd 26-07-2018

Vlot 16 pers gekeurd 26-07-2018

Vlot 25 pers gekeurd 26-07-2018

CO2 vaste brandblus installatie gekeurd 08-06-2018 annual en 5 yearly in bijzijn DNV-GI

B.A. sets gekeurd 08-06-2018

Fire detection system gekeurd 08-06-2018

Fire extinguishers gekeurd 08-06-2018

Emergency Escape Breathing apparatus gekeurd 08-06-2018
Immersion suits next service due 03-06-2019
Gangway loadtest 22-10-2013 gedaan
Lrit test 09-02-2019
Last GMDSS survey 31-07-2017

RIB's

Feiten: worden niet jaarlijks gekeurd.

RIB davits:

Het naar buiten brengen van de davit alsmede het afvieren van de RIB gebeurt hydraulisch.

Er zijn twee voorzieningen voor de hydraulische druk.

- Een elektrisch aangedreven hydraulische pomp in een eigen tank. De 440Volt voeding komt van het hoofdbord.
- Een door een luchtgekoelde Lister 4 cylinder dieselmotor aangedreven hydraulischepomp met eigen tank hydrauliektank. De diesel kan zowel elektrisch alsmede met een handslinger gestart worden. De elektrische start voorziening bestaat uit een accu en acculader. Eventueel kan de acculader gevoed worden door de noodgenerator.

De twee systemen worden gescheiden met gemerkte afsluiters. Een procedure is aanwezig ter plekke. Men kan niet twee davits tegelijk bedienen, er is aan bakboord op het maindeck bij de machinekamer ingang een hydraulische keuze afsluiter die 3 standen kent n.l. bakboord davit, stuurboord davit, scheepskraan.

Uitgevoerde inspecties en tests o.a.:

- De elektrische hydraulische unit is operationeel aan getoond en beide davits zijn buitenboord gebracht.
- De diesel gedreven hydraulische pomp is getest met het buitenboord brengen van de stuurboords davit.
- De diesel motor is elektrisch gestart. De aanwezige handslinger is gepast en de 4 decompressie kleppen zijn gangbaar.
- Visuele inspectie van het systeem.

Feiten: Davits hebben geen type approval voor rescueboat of fast rescueboat.

Noodgenerator en noodverlichting:

Noodgenerator en 220Volt noodverlichting:

De 220 Volt noodgenerator wordt door een éencylinder luchtgekoelde Lister dieselmotor aangedreven. De diesel wordt m.b.v. een handslinger een decompressiekleppen gestart. De 220 Volt noodgenerator voedt alleen noodverlichting. De noodgenerator kan ook door middel van een stopcontact op de generator bijvoorbeeld een acculader voeden. De generator heeft een eigen brandstoftankje die met behulp van jerrycans bijgevuld kan worden. De Noodverlichting kan zowel door het hoofdbord als door de noodgenerator gevoed worden. De verlichting bestaat uit verlichting van ruimtes maar ook floodlights die het achterdek en de rescuezone verlichten.

24 Volt nood verlichting:

Bestaat uit gloeilampen met putsglazen in ruimtes en aan dek. Deze verlichting wordt gevoed door accu's.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Nooddiesel gestart met behulp van de handslinger.
- Ronde langs brandende 220 Volt noodverlichting gevoed door noodgenerator.
- Visuele inspectie motor en generator.
- Tets van 24 Volt noodverlichting gedurende enkele uren.

Forecastle:

Emergency towing booklet aanwezig.

Stuurmachine:

Het stuurwerk bestaat uit 1 stuurmachine die twee roeren bediend. De stuurmachine heeft twee 440 Volt pompen die elk vanaf de brug bediend kunnen worden. De pompen worden beide gevoed via het hoofdschakelbord. Elke pomp kan ook in de stuurmachienkamer bediend worde door magneetkleppen met de hand in te drukken. Verder kunnen de roeren bediend worden met een handpomp in de stuurmachinekamer.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Communicatie met noodtelefoon tussen brug en stuurmachinekamer.
- Noodsturen met behulp van de handpomp, beide roeren naar bakboord en stuurboord.
- Visuele inspectie ruimte, o.a. romp, spanten, constructie stuurmachine, bilge.

Machinekamer:

De machinekamer is op zee altijd bemand. Er is een kleine controlekamer met alarmpanelen.

De enige brandstof is MGO.

Mainswitchboard:

Twee diesel aangedreven generatoren leveren afzonderlijk of parallel 440Volt aan het hoofdschakelbord. Aardfout indicatoren van 440 Volt. De 440 Volt wordt getransformeerd naar 110 Volt en 24 Volt. Het bord is dicht aan de voor en achterkant en er liggen rubber matten voor en achter.

First start arrangement:

De stuurboords Caterpillar hulpmotor wordt elektrisch gestart m.b.v. een accu. De bakboords Detroit Diesel hulpmotor en beide Caterpillar hoofdmotoren worden met lucht gestart. De startluchtcompressor wordt gevoed door het hoofdschakelbord. De accuset van de stuurboordshulpmotor heeft een acculader.

De brandstoftoevoer naar alle motoren is op zwaartekracht. De motoren hebben alle pompen aangehangen. Er is een elektrische voorsmeer pomp.

Marpol Annex VI:

Alle motoren zijn van voor 2000. Er wordt alleen MGO gebruikt met een zwavelgehalte van minder dan 0,1%.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Communicatie met noodtelefoon tussen machinekamer en brug.
- Noodbediening van hoofdmotoren bij storing in 24Volt shut off system.
- Brandkleppen machinekamer ventilatie.
- Kabel doorvoeringen.
- Pijpdoorvoeringen.
- Fuel leakage alarm dubbele brandstofleidingen stuurboords hoofdmotor.
- Bilge alarm.
- Bunker delivery note brandstof<0,1%
- Handbediening van de waterdichte deur naar de stuurmachinekamer en afsluitbaarheid van deze deur.
- Noodstop machinekamer ventilatie vanaf de brug + purifier stop
- Kabel doorvoeringen door schotten en electromotoren , junctionboxen etc.
- Pijpdoorvoeringen door schotten en dekken
- SOS afsluiters van 2 dagtanks en 1 bunkertank in het cargohold.
- Koelmiddel koel en vriescompressor, AC compressor R410A
- Noodverlichting 220 Volt en 24 Volt

Storing tijdens inspectie:

Door een storing in het 24 Volt systeem veroorzaakt door het vervangen van batterijen op de brug is sluiting veroorzaakt in het shut-off system van de hoofdmotoren in de enginecontrol box.

De hoofdwerktuigkundige was niet in staat om de hoofdmotoren te starten, dit werd door de inspecteur gevraagd ten einde de noodstoppen te testen.

De storing werd verholpen door het vervangen van een doide in een relais K3. Complete relais werden besteld 4 stuks, doides heeft men nog in voorraad.

De hoofdwerktuigkundige toonde aan door simulatie dat het mogelijk is om zonder 24Volt maar direct met 110 Volt toch de motor te kunne starten.

Met de hand werd dan een 110 Volt relais ingedrukt, zie foto van instructie o electrisch schema.

Lenssysteem:

Er is een hoofd lensleiding waarop gelensd kan worden met 2 algemene dienstpompen en een "dagelijkse" bilgepomp.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- De hoofdwerktuigkundige heeft de twee directe lensafsluiters waarmee beide pompen op de hoofd lensleiding zijn aangesloten aangewezen en de gangbaarheid ervan aangetoond door deze open te draaien.
- Algemene dienstpomp 1 is getest tijdens de inspectie als brandbluspomp.
- Uitleg van de hwtk hoe hij het lenssysteem afperst met waterdruk om te zien of er lekkages zijn. Hij merkt dit als de dagelijkse bilgepomp niet goed zuigt.

Brandblussystemen:

CO2 vaste brandblussysteem machinekamer:

De batterij flessen bevind zich in de CO2 kamer op bakboord maindeck. De installatie kan ter plekke in de CO2 kamer bediend worden maar ook vanuit de gang op het maindek. Er bevind zich daar een kast met twee trekdraden, één voor de hoofdafsluiter en één voor de flessen. Op de toegangsdeur van de CO2 kamer en op het deurtje van de afstandsbediening zitten limitswitches die het CO2 alarm in de machinekamer activeren. De machinekamerventilatie dient vanaf de brug te worden gestopt.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- CO2 alarm activatie door deurschakelaars.
- Hoorbaarheid en zichtbaarheid in de machinekamer.

Feit: Het alarm is in ieder geval gemeerd liggend met gestopte machines overal goed te horen, de enkele lamp is niet overal zichtbaar.

Noodstoppen mechanische ventilatie:

In het brugconsole bevinden zich twee noodstoppen van de ventilatie van de accommodatie en machinekamer. Op de machinekamerventilatiegroep zit aan de brandstofreiniger aangesloten.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Controle van het afvallen van de automatische zekeringen van de machinekamerventilatie en van de brandstofreiniger op het hoofdschakelbord.

Hoofdbrandbluspompen:

Het schip heeft twee general service pompen die verbonden zijn met de hoofdbrandblusleiding. Verder heeft het schip ook een drencherpomp verbonden met het drencher systeem. De drencherleiding loopt rond de gehele accommodatie van het schip en bevind zich ook in de "evacuation room".

Uitgevoerde inspecties en tests:

- General Service pomp nummer 1 getest met 2 brandslangen op de hoofdbrandblusleiding. Aanvankelijk een druk van 3,8 bar, later hoger omdat de anker was open stond. Twee ferme stralen werden aangetoond aan dek.
- Visuele inspectie brandblusleidingen en afsluiters.

Feiten:

- De brandblus leidingen vertonen op verschillende plaatsen roestige oppervlakken wat op den duur lekkage zou kunnen veroorzaken.

Sprinkler paintstore:

De ruimte voor verfopslag heeft een vaste waterblusinstallatie aangesloten op de hoofdbrandblusleiding.

Uitgevoerde inspecties en tests.:

- Visuele inspectie van afsluiter en leiding inclusief nozzles

Noodbrandbluspomp:

De noodbrandbluspomp bevindt zich in de boegschroefkamer. De pomp wordt aangedreven door een Honda éencylinder dieselmotor. Deze wordt gestart, elektrisch, door middel van een accu en een startmotor. Er is een acculader aangesloten op het systeem.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Noodbrandbluspompdiesel elektrisch gestart.
- Twee brandslangen aan de hoofdbrandblusleiding aan stuurboord maindeck gekoppeld, één aan de voorkant, één aan de achterkant. De brandblusdruk was op de pomp 5,1 bar. Dit resulteerde in twee ferme stalen aan dek.
- Tijdens het testen zijn geen lekkages aan de brandblusleiding geconstateerd.
- De hoofdscheidingsafsluiter aan stuurboord maindeck is gesloten.

Gebreken: zie FSC rapport

Lenswaterreiniger:

Aan stuurboord in de machinekamer bevindt zich de lenswaterreiniger van een goedgekeurd type. Het apparaat is gemarkeerd op het IOPP supplement als zijnde dat het voldoet aan de MEPC circulaire 60(33). De overboordflow wordt gestopt door middel van magneetkleppen. Één klep opent de retour naar de bilge, de andere sluit de overboordleiding. De pomp kan alleen uit de bilge zuigen, ten tijde van de inspectie waren alle bilges leeg. De huidige werktuigkundige test de lenswaterreiniger alleen, al het bilgewater wordt naar reception facilities afgegeven.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Onderzoek IOPP certificaat en supplement.
- Onderzoek oil record book.
- 15 ppm overschrijdingsalarm.
- Controle van de activatie van de magneetkleppen.
- Visuele inspectie van het systeem.
- Familiariteit hoofdwerktuigkundige.

Sewage treatment plant:

De plant bevindt zich in het zogenaamde ladingruim en voldoet volgens kenplaat aan MEPC.2(VI). De ruwe sewage gaat eerst naar een bij de installatie horende holdingtank van ongeveer 60 liter. Hiervandaan wordt de sewage met een pomp naar het compartiment waarin het behandeld wordt. Desinfectie van de behandelde sewage vindt plaats via een dosingunit met chloor, voordat het overboord gaat. De capaciteit van de unit is 2,52 m3/dag.

Wetgeving Nederland:

Website Ilent.nl:

Een nieuw schip is een schip dat is gebouwd op of na 27 september 2003.

Daarnaast moeten bestaande schepen gebouwd voor 2 oktober 1983 zoveel als mogelijk aan Annex IV voldoen.

**1 De behandelingsinstallatie moet zijn goedgekeurd volgens IMO Resolutie MEPC.2(VI). Sinds 1 januari 2010 geldt resolutie MEPC.159(55). Vanaf 1 januari 2016 geldt resolutie MEPC.227(64). Voor bestaande schepen zijn nationale specificaties acceptabel.*

Mening Italië:

Binnen de 3 mijl mag deze sewage treatmentplant niet overboord lozen.

Oplossing Sea-Watch:

Sea-Watch heeft een tijdelijke oplossing gerealiseerd met eveneens tijdelijke goedkeur van DNV-GL. De behandelde sewage wordt via een slang geleid naar de voorpietank.

Emergency holding tanks:

Om tijdens een storing aan de sewage treatmentplant of vanaf 3 mijl naar een Italiaanse haven toch ruwe suwage op te kunnen vangen heeft men tijdelijk 2 drums van samen 400 liter naast de sewage treatmentplant zeevast geplaatst. Met behulp van de bestaande pomp en een slang pompt men de sewage vanuit de 60 liter tank in de drums. De drums worden aan de wal afgegeven met de scheepskraan.

Dixies:

Gemeen in Italië wordt geen enkel toilet gebruikt aan boord maar maakt men gebruik van 2 Dixies op de kade. De 3 Dixies aan boord mogen van de Italiaanse autoriteiten niet gebruikt worden. Sea-Watch zelf geeft de inhoud van de gebruikte Dixies aan de wal. Men heeft zelfs een bootje laten komen om de inhoud op te halen toen men voor de kust lag.

Permanente oplossing:

Één van de bilgewater tanks in het achterschip zal in gebruik genomen worden als treated sewage tank.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Visuele inspectie van sewage treatmentplant, toiletten en Dixies.
- Visuele inspectie van het tijdelijke arrangement.

Zoetwatermaker:

Een zoetwatermaker van het omgekeerde osmose principe en met een capaciteit van 130 liter per uur voorzien van UV sterilizer is aan boord. De zoetwatermaker is opgesteld in het vrachtruim. In de machinekamer bij de zoetwater hydrofoor is nog een UV steriliser opgenomen in het systeem.

Uitgevoerde inspecties en tests:

- Visuele inspectie
- Controle werkuren van de UV lamp in de machinekamer

Boegschroefkamer:

De boegschroefkamertoegang bevindt zich in de gang naar de messroom. Via een waterdicht luik en een verticale ladder komt men in de kamer. In deze ruimte bevindt zich de noodbrandbluspomp, schakelkast voor de ankerwinch, dieselmotor en koppeling voor de aandrijving van de boegschroef. De boegschroef wordt aangedreven door een GM Detroit Diesel V-motor. Deze kan vanaf de brug gestart worden, maar in de praktijk gebeurt dit beneden. De motor is luchtgestart en heeft een eigen brandstoftank met snelafsluiter.

Uitgevoerde inspecties en tests o.a.:

- Dieselmotor gestart in de boegschroefkamer en draaiende diverse onderdelen visueel geïnspecteerd van o.a. brandstof en uitlaatsysteem.
- Snelsluitende brandstof afsluiter getest met behulp van een rvs trekdraad van buiten de ruimte.
- Motor gestopt vanaf de brug.
- Afsluiting toegangsluik.
- Visuele inspectie ruimte, o.a. romp, spanten en bilge.
- Inspectie schakelkast van ankerlier.

Ankerlier:

Het schip heeft twee ankers aan kettingen in kluisgaten en één ankerlier. De lier is elektrisch bediend met behulp van één electromotor.

Uitgevoerde inspecties en tests o.a.:

- Visuele inspectie lierconstructie.
- Visuele inspectie gedeeltes ketting die aan dek te zien waren
- Certificaat ketting
- Visuele inspectie frequentie omvormer in boegschroefruimte
- Afhandeling incident Syracuse door klasse bureau DNV-GL.

Talk back system:

Gebruikt men niet, communicatie gaat via VHF.

Deck kraan:

Er is een 2.3 tons kraan op het achterdek die gebruikt wordt om de gangway te verplaatsten en voor stores.

Er is nog een "kraan" of meer een davit aan stuurboord achter de brug om zogenaamde Yokohama Fenders te water of uit het water te halen. Deze voorziening wordt niet gebruikt.

Planned Maintenance System

Niet daadwerkelijk ingezien, maar het schip heeft een soort plnned maintenance systeem wat ook bijgehouden wordt.

Opvangplaatsen en voorzieningen drenkelingen

- Zeildoek boven de dekken, ook mogelijk om de zijkanten dicht te maken.
- Infra rood heaters achterdek.

Noodverlichting

Bijlage E: Sea-Watch 3 PSC corrective action documentation

Table 1

Sea Watch 3 - Catania Port State control Deficiencies List Updated 8th Feb 2019

JD - No.	Deficiency	Progress	Progresso
1	Sewage rate of discharge missing	According MARPOL Annex IV/11 the sewage rate of discharge is for discharge from a discharge holding tank. The ship don't have a holding tank. 05.02.19: Not required, confirmed by DNV	Secondo MARPOL Annex IV/11 the sewage rate of discharge e per scarico di un discharge holding tank (Scarico serbatoio di raccolta). La nave non a un holding tank. 05.02.2019: Non e necessario, confermato di DNV.GL
2	International shore connection for sewage discharge missing	International sewage shore connection is installed onboard, but was missed. DNV.GL measured and approved it.	Internazionale Tubazione e connessione per la discarica a terra della sewage e installato a bordo, ma era perso. DNV.GL lo a misurato e approvato
3	Retention tank for sewage	The ship has a sewage plant, but no sewage holding tank. An application to convert one of the ships tanks to a holding tank is in progress with DNV.GL	La nave a un sewage plant, ma niente cassa di ritenzione. Un'applicazione per convertire uno del serbatoi della nave in una cassa di ritenzione e in progresso con DNV.GL.
4	Presence of two chemical WC not connected to sewage treatment plant	Two chemical toilets, cleaned, dismantled and removed, lashed on deck.	Due bagni chimici, pulite, smontati e rimossi, fissato sul ponte di coperta
5	International shore connection for bilge-sludge missing As per IOPP	The correct connection is onboard, it was missed, measured and approved by DNV.GL.	La connessione corretta e a bordo, ma era persa, DNV.GL lo a misurato e approvato.
6	Magnetic compass deviation table old	Magnetic compass deviation - compass to be swung and new deviation table made by a technician on Departure.	Bussola magnetica che mostra una differenza - Bussola deve essere oscillato e una nuova tabella deve essere eseguito di un tecnico sulla partenza.
7	Epirb annual test expired	EPIRB Tested 4/2/19	EPIRB Tested 04/02/2019
8	SART annual test expired	SART Tested 4/2/19	SART Tested 04/02/2019
9	AIS screen, not easy readable	AIS screen repaired, not perfect, but technician approved ok. 4/2/19. New screen on order.	Lo schermo dell'AIS e riparato, non perfetto ma approvato usabile di un tecnico 04/02/19. Nuovo schermo e ordinato
10	INMARSAT C not properly working	INMARSAT C, Repaired by Aage Hempel technician 6/2/19	INMARSAT C, riparato di Aage Hempel tecnico 06/02/2019
11	Ship station licence reports presence of INMARSAT A	Clerical error, Change to station license is in progress.	Errore di officina: Il cambio della licenza di stazione e in progresso.
12	GMDSS portable VHF missing spare batteries	The spare batteries have been waiting in Bonifacio, being sent to Catania. Invoice and payment slip attached.	Le batterie di emergenza hanno spettati a Bonifacio, sono stato mandato a Catania. Ricevuta e prova di pagamento sono attaccate.
13	Cable passage by bulkheads not in proper order	Cable glands Renewed.	Passaggi dei cavi sono stati rinnovati.
14	2 RIBs on board instead 2 lifeboats On Registry certificate is indicated two "lifeboats"	Clerical/ translation mistake. See Attached letter for clarification.	Errore di ufficio/ traduzione, lettera di chiarimento allegato
15	Port RIB in not good condition and not ready for use (not properly inflated)	RHIB inflated repaired and ready to go.	RHIB/ Gomme pompato e riparato, pronto per partire.
16	Starboard inflatable boats has homologation for 08 persons Safety plan reports two boats, one for side, each one for 15 persons	Safety plan inaccurate - RHIB numbers now corrected.	Safety plan impreciso: RHIB numeri dei passeggeri sono stati corretti
17	Several electrical wires damaged	Electrical wires renewed.	Cavi elettrici sono stati rinnovati.
18	Several drums full of oil stowed on deck	Oil Drums stowed on Deck. Removed, now stored in Engine room storage tanks.	Fusti di olio lubrificanti depositate sul ponte di coperta: Tolti, ora sono depositato nei serbatoi della sala macchine
19	Three bins (25 liters each one) full of gasoline stowed on deck	3 x 25 litre drums of gasoline stowed on Deck. Removed	3 x 25 Litri bidoni di benzina posti in coperta: Tolti.
20	Oxygen and acetylene bottles in bad conditions.	Two Rusty oxygen and Acetylene bottles removed, two cleaned and secured.	Due bombole di ossigeno e acetilene arrugginiti sono stati tolti, due sono stati puliti, assicurati e rimessi.
21	Annual Thorough examination test (Solas Cap. III, Reg. 20) expired Last in 2017. One informal report of 2018 with indications about damages	Test of lifting equipment, done in June 2018, local company to test davits.	Annual Thorough examination test: e stato fatto Giugno 2018. Azienda locale per le prove della sistema Davits
22	Training manuals missing	Safety Familiarisation Manual onboard.	Training manuals: Chi sono presente a bordo.

23	Only captain has certification GOC, other deck officers in watch have only ROC	Three deck officers have GOC certification.	Tre ufficiali anni la certificazione per COG
24	Material in the hold not properly stowed	Now properly stowed.	Materiale nella stiva ora stivato in maniera corretta.
25	Stability declaration missing of details about maximum number of persons and material	Stability declaration from MV Dignity (2015) states max 360 persons. Updated stability report commissioned now onboard.	Dichiarazione di stabilità della MV Dignity dice maximale 360 persone. La relazione di stabilità aggiornata ha commissionato a bordo.
26	Cleanliness of engine room bilge (presence of bilge)	Bilges and Tank tops cleaned.	Bilge e le teste di serbatoi puliti.
27	Food waste disposed of at sea by a grinder missing of conformity evidence.	Food waste grinder, tested by DNV.GL, all waste below 25 mm. Manufacture stated that max dimension of waste is 6.4mm	Trituratore di rifiuti alimentari: Approvato di DNV.GL. Tutti resti di rifiuti sotto 25 mm. Produttore ha dichiarato che le massime dimensioni dei rifiuti sono 6,4 mm.
28	Shore based maintenance expired Ship with GMDSS for A1+A2+A3	Renewed with Aage Hempel on the 6th Feb. Certificate onboard	Rinnovato con Aage Hemepe al 06/02/2019. Certificato a bordo
29	IMO green and Blue symbology missing and missing properly indication about exit ways.	New signs purchased and attached.	Nuovi simboli di emergenza comprati e messi.
30	Alarm of fire detection panel on bridge not properly audible	Alarms rewired, now audible everywhere.	Rinnovato impianto di allarme, ora sentito ovunque.
31	Nautical publications and notice to mariner not complete	Subscription renewed, publications and Notice to Mariners updated.	Rinnovo abbonamento, pubblicazioni e Avviso ai naviganti aggiornati.
32	Two cranes on board missing of specific documental evidence and certification	Only one crane onboard, Local Fassi dealer to come onboard to test crane, on 8th Feb.	Che solo un gru a bordo. Rappresentante locale della Azienda Fassi viene a bordo per fare le prove dello gru al 08.02.2019

Reporting authority:

Netherlands Shipping Inspectorate (NSI)
 PO Box 16191
 2500 BD The Hague
 Westelijke Parallelweg 4
 3331 EW Zwijndrecht
 Phone +31 (0)70 456 46 50
 Fax +31 (0)70 456 40 40
 E-Mail psc@ifent.nl



copy to:

- master
- head office
- FSCO

if ship is detained, copy to:
 - flag state
 - R.O.

FLAG STATE CONTROL INSPECTION REPORT

SHIP PARTICULARS

1 Name of ship: Sea-Watch 3
 2 Flag of ship: Netherlands the
 3 Type of ship: Pleasure yacht not engaged in trade
 4 Call sign: PE70098
 5 IMO number: 7302225
 6 MMSI Number: 244140096
 7 Date keel laid / major conversion commenced: 1-1-1972
 8 Deadweight (where applicable): 498
 9 Gross tonnage: 648
 10 Main engine (KW): 1654
 11 Old tonnage (RT):
 12 Emission Abat. Method:

13 Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates:

DNV-GL

Date of issue: 28-6-2018

Date of Expiry: 30-6-2023

14 Recognised organisation(s) responsible for issuance of certificates on behalf of the Flag State: DNV-GL

15 Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC)

IMO Company number: Name: Address: City: Country:

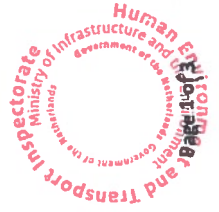
16 Name and address of charterer (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, pref. 1st charterer record.)

Name: Address: City: Country: Type of charter:

17 Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information under 16, when applicable, is correct:

Name:

Signature:



INSPECTION PARTICULARS

17a Date of first visit: 12-2-2019

17b Date of report:

18 Place of inspection: Catania, Italy

19 If the vessel is detained: Date of issue of Detention Notice:

20 Type of inspection: More detailed

20a Theme inspection:

21 Operational controls (if any):

- Other
- Abandon ship drill
- Damage Control drill
- Fire drill
- Safe Return to Port drill
- SMPEP drill
- SOPEP drill
- Enclosed spaces entry and rescue drill

Emergency steering drill

22 Areas inspected:

- Ballast tank(s) internal
- Accommodation and galley
- Ballast tank(s) from manhole
- Cargo area
- Engine room
- Navigation bridge
- Decks and forecastle
- Passenger spaces
- Vehicle deck
- Passenger spaces
- Steering room



23 Ship related inspection action taken

- Dismissed on AFS grounds
 - Coastal State informed
 - Flag State Administration informed
 - Excluded on AFS grounds
 - ILO informed
 - Inspection done at sea
 - Inspection suspended
 - Next port of call informed
 - Observations to inspection
 - Marpol investigation of contravention of discharge provision
 - Other authority informed
 - Observations
- Overriding factor
 - Vessel expelled on other grounds
 - Recognised Organisation informed
 - Vessel expelled on security grounds
 - Ship owner organisation informed
 - Shipowners and seafarers organisations informed
 - The flag State has been requested an action plan within a deadline
 - Union representative informed
 - Inspection done at sea

24 Deficiencies

- No
- Yes (see attached FORM B)

25 Supporting Documentation

- No
- Yes (see Annex)

FLAG STATE PARTICULARS

Head office/District office: Netherlands Shipping Inspectorate
 Address: Westelijke Parallelweg 4 3331 EW Zwijndrecht
 P.O. box 16191 2500 BD The Hague
 Telephone: +31 (0)70 456 46 50
 E-mail: psc@ilent.nl
 Telefax: +31 (0)70 456 40 40
 Website: www.ilent.nl

Name(s): [Redacted]
 (duly authorized officer of the Netherlands Shipping Inspectorate)
 Signature(s): [Redacted]



This report must be retained on board for a period of at least three years and must be readily available for consultation by the NSI officer at all times



Reporting authority:

Netherlands Shipping Inspectorate (NSI)
 PO Box 16191
 2500 BD The Hague
 Westelijke Parallelweg 4
 3331 EW Zwijndrecht
 Phone +31 (0)70 456 46 50
 Fax +31 (0)70 456 40 40
 E-Mail psc@ilent.nl

copy to:

- master
- head office
- FSCO

if ship is detained, copy to:

- flag state
- R.O.

FLAG STATE CONTROL INSPECTION REPORT

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS

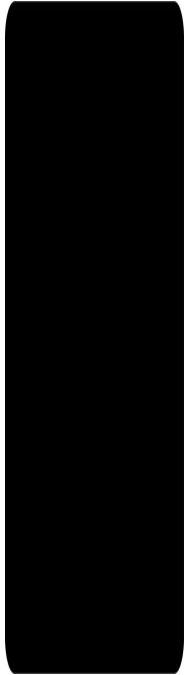
Name of ship: Sea-Watch 3

IMO Number: 7302225

Date of report:

Place of inspection: Catania, Italy

Nr.	Code/Defective Item	Nature of defect	Convention ref.	Ground for detention	Action taken	Additional Comments	ISM related	RO resp.	Accidental Damage
1	03108 - Ventilators, air pipes, casings	Not as required		<input type="checkbox"/>	10-Rectified	Found the vent heads of the forepeak tank, freshwater tank starboard and the void space starboard are mounted upside down. The floating ball can not close the ventilation channel in this position.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	09130 - Water, pipes, tanks	Not as required		<input type="checkbox"/>	81-Temporary repair	Found freshwater line in cargo hold leaking through small hole during freshwater bunkering.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	13104 - Bilge pumping arrangements	Not as required		<input type="checkbox"/>	16-Within 14 days	Found ejector for chainlocker and forecandle bilges repaired with non metallic materials, found the suction line showing sign of pinholes by corrosion.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	03108 - Ventilators, air pipes, casings	Not as required		<input type="checkbox"/>	16-Within 14 days	Found the de-airationpipe of forecandle just underneath the deck inside the forecandle heavily corroded. Same for structural frame parts in the immediate vicinity.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	11113 - Launching arrangements for rescue boats	Not properly maintained		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	Found a hydraulic hose of port rescueboat (RIB) davit in a poor condition.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	11117 - Lifebuoys incl. provision and disposition	Not as required		<input type="checkbox"/>	10-Rectified	Man overboard buoy starboard bridge wing is cracked.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Name(s):

(duly authorized officer of the NSI)

Signature(s):

Reporting authority:

Netherlands Shipping Inspectorate (NSI)
 PO Box 16191
 2500 BD The Hague
 Westelijke Parallelweg 4
 3331 EW Zwijndrecht
 Phone +31 (0)70 456 46 50
 Fax +31 (0)70 456 40 40
 E-Mail psc@ilent.nl



copy to:

- master
- head office
- FSCO

if ship is detained, copy to:

- flag state
- R.O.

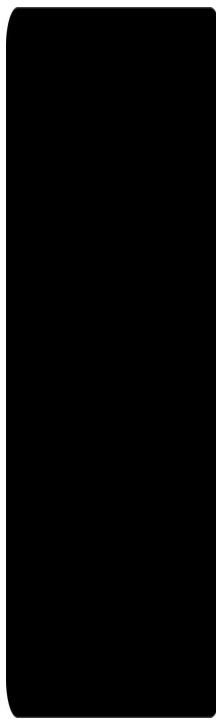
FLAG STATE CONTROL INSPECTION REPORT

Nr.	Code/Defective Item	Nature of defect	Convention ref.	Ground for detention	Action taken	Additional Comments	ISM related	RO resp.	Accidental Damage
7	13104 - Bilge pumping arrangements	Not as required		<input type="checkbox"/>	81-Temporary repair	Found the steeringgear bilge suctionpipe repaired with rubber and a clamp because the pipe is holed. Position: aft engine room bulkhead near watertightdoor of steeringgear room	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	07109 - Fixed fire extinguishing installation	Not as required		<input type="checkbox"/>	10-Rectified	Found the sprinkler nozzle(s) in paintstore clogged.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	07103 - Division - decks, bulkheads and penetrations	Not as required		<input type="checkbox"/>	81-Temporary repair	Found several pipes penetrating the engine room deck with open ends on both sides.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	07113 - Fire pumps and its pipes	Not as required		<input type="checkbox"/>	10-Rectified	Emergency firepump: 1. Found an electric connection box on the emergency firepump holed. 2. Found the exhaustpipe not properly insulated near manifold.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	07114 - Means of control (opening, pumps) Machinery spaces	Not as required		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	Emergency stop pushbutton on top of stairs at engine room entrance could not be demonstrated for its purpose.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	11132 - Maintenance and inspections	Not as required		<input type="checkbox"/>	16-Within 14 days	Rescueboats: 1. Annual services expired of both boats, 2. reflective tape, 3. guarding of propeller on starboard board missing.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Name(s):
 (duly authorized officer of the NSI)

Signature(s):



Reporting authority:

Netherlands Shipping Inspectorate (NSI)
 PO Box 16191
 2500 BD The Hague
 Westelijke Parallelweg 4
 3331 EW Zwijndrecht
 Phone +31 (0)70 456 46 50
 Fax +31 (0)70 456 40 40
 E-Mail psc@ilent.nl



copy to:

- master
- head office
- FSCO

if ship is detained, copy to:

- flag state
- R.O.

FLAG STATE CONTROL INSPECTION REPORT

Nr.	Code/Defective item	Nature of defect	Convention ref.	Ground for detention	Action taken	Additional Comments	ISM related	RO resp.	Accidental Damage
13	18416 - Ropes and wires	Not as required		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	Crane port aft maindeck: found the wire drum cracked, to be investigated by manufacturer and to be dealt with according manufacturers instructions.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14	07120 - Means of escape	Not as required		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	The engineroom emergency escape door on starboardboatdeck is not marked as such on the outside.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15	03103 - Railing, gangway, walkway and means for safe passage	Not as required		<input type="checkbox"/>	10-Rectified	Found some metal locking rings of the spanners of the stainless wires in the openings in the bulwark on portside aft maindeck missing.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16	07103 - Division – decks, bulkheads and penetrations	Not as required		<input type="checkbox"/>	16-Within 14 days	CO2 room: 1. Found the pipe leading from the valve on the CO2 manifold marked with atmosphere valve to the atmosphere in deteriorated condition. 2. Found open connection to space below CO2 room, due to deteriorated electric cable guidance pipe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17	10105 - Magnetic compass	Not as required		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	Magnetic compass lightning is poor, not readable.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	10109 - Lights, shapes, sound-signals	Missing		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	Aft anchorlight missing.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Name(s):

(duly authorized officer of the NSI)

Signature(s):



Reporting authority:

Netherlands Shipping Inspectorate (NSI)
 PO Box 16191
 2500 BD The Hague
 Westelijke Parallelweg 4
 3331 EW Zwinjdrecht
 Phone +31 (0)70 456 46 50
 Fax +31 (0)70 456 40 40
 E-Mail psc@ifent.nl



copy to:

- master
- head office
- FSCO

if ship is detained, copy to:

- flag state
- R.O.

FLAG STATE CONTROL INSPECTION REPORT

Nr.	Code/Defective Item	Nature of defect	Convention ref.	Ground for detention	Action taken	Additional Comments	ISM related	RO resp.	Accidental Damage
19	02112 - Hull - corrosion	Not as required		<input type="checkbox"/>	16-Within 14 days	Laundry room: found the hull heavily corroded and possibly holed on position of gunwale fender.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20	10109 - Lights, shapes, sound-signals	Not as required		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	Navigation light system: audible failure alarm not working.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21	08101 - General alarm	Inoperative		<input type="checkbox"/>	17-Before departure	General alarm: several bells not working e.g. galley, recovery area inside, outside maindeck, corridor recoveryroom.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Name(s):

(duly authorized officer of the NSI)

Signature(s):



Bijlage G: overzicht onderzoeken DNV-GL

Survey op 31-07-2017 te Tarragona, Spanje

Dit survey vindt plaats naar aanleiding van verandering van eigenaar, naam, vlag en scheepstype. Er werd een jaarlijkse survey uitgevoerd voor het klasse certificaat en voor de statutaire certificaten. Het scheepstype werd van offshore supply schip naar motorjacht veranderd. De volgende certificaten worden uitgegeven:

- International Oil Pollution Prevention Certificate. Uitgifte 31-07-2017, geldig tot en met 30-06-2018.
- International Air Pollution Prevention Certificate. Uitgifte 31-07-2017, geldig tot en met 30-06-2018.
- International Energy Efficiency Certificate. Uitgifte 31-07-2017.
- International Sewage Pollution Prevention Certificate. Uitgifte 31-07-2017, geldig tot en met 30-06-2018.
- International Anti-fouling System Certificate. Uitgifte 31-07-2017.
- International Tonnage Certificate (1969). Uitgifte 18-08-2017
- Classification Certificate. Uitgifte 31-07-2017, geldig tot en met 30-06-2018.

Survey van 30-08-2017 tot en met 04-09-2017 te Valletta, Malta

Vervolg van het survey van 31-07-2017. De toen geconstateerde gebreken werden door DNV-GL nu afgenomen en goed bevonden.

Survey van 26-09-2017 tot en met 10-10-2017 te Valletta, Malta

Survey in verband met het verkrijgen van een ballastwater management vrijstelling. Tanks werden opgevuld met zoet water en verzegeld. Uitgifte nieuw Internationaal Tonnage Certificaat (1969).

Survey op 21-12-2017 te Valletta, Malta

Survey in verband met aanvaringschade als gevolg van de aanvaring met het vissersschip Tashana. Door DNV-GL werden condities uitgegeven in verband met reparatiewerk aan de verschansing.

Survey van 09-02-2018 tot en met 20-02-2018 te Valletta, Malta

Survey in verband met afname van uitstaande condities van onder andere de aanvaringschade van 21-12-2017.

Survey van 01-03 tot en met 23-03-2018 te Burriana, Spanje

Survey in verband met het vernieuwingsonderzoek voor het klasse certificaat en statutaire certificaten. De surveys die werden uitgevoerd zijn onder andere: onderzoek scheepsromp inclusief huiddiktemetingen, schroefas onderzoek, anti-fouling op romp is vervangen, de ankerkettingen zijn onderzocht op dikte en lengte, de roeraslagerspelingen werden gecontroleerd, sanitaire afsluiters en zee inlaatafsluiters zijn onderzocht, inwendig onderzoek van alle tanks. Alle openstaande condities worden afgenomen en gesloten. Uitgifte nieuw International Anti-Fouling System Certificaat op 23-03-2018.

Survey van 19-06-2018 tot en met 28-06-2018 te Valletta, Malta

Surveys in verband met de vernieuwing van de volgende certificaten:

- International Oil Pollution Prevention Certificate. Uitgifte 28-06-2018, geldig tot en met 30-06-2023.
- International Air Pollution Prevention Certificate. Uitgifte 28-06-2018, geldig tot en met 30-06-2023.
- International Energy Efficiency Certificate. Uitgifte 28-06-2018.
- International Sewage Pollution Prevention Certificate. Uitgifte 28-06-2018, geldig tot en met 30-06-2023.
- Classification Certificate. Uitgifte 28-06-2018 geldig, tot en met 30-06-2023

Afgifte certificaat op 07-12-2018

Er is een nieuw IOPP certificaat en supplement Form A afgegeven, omdat het vorige certificaat voorzien was van een supplement Form B.

Survey op 01-02-2019 te Catania, Italië

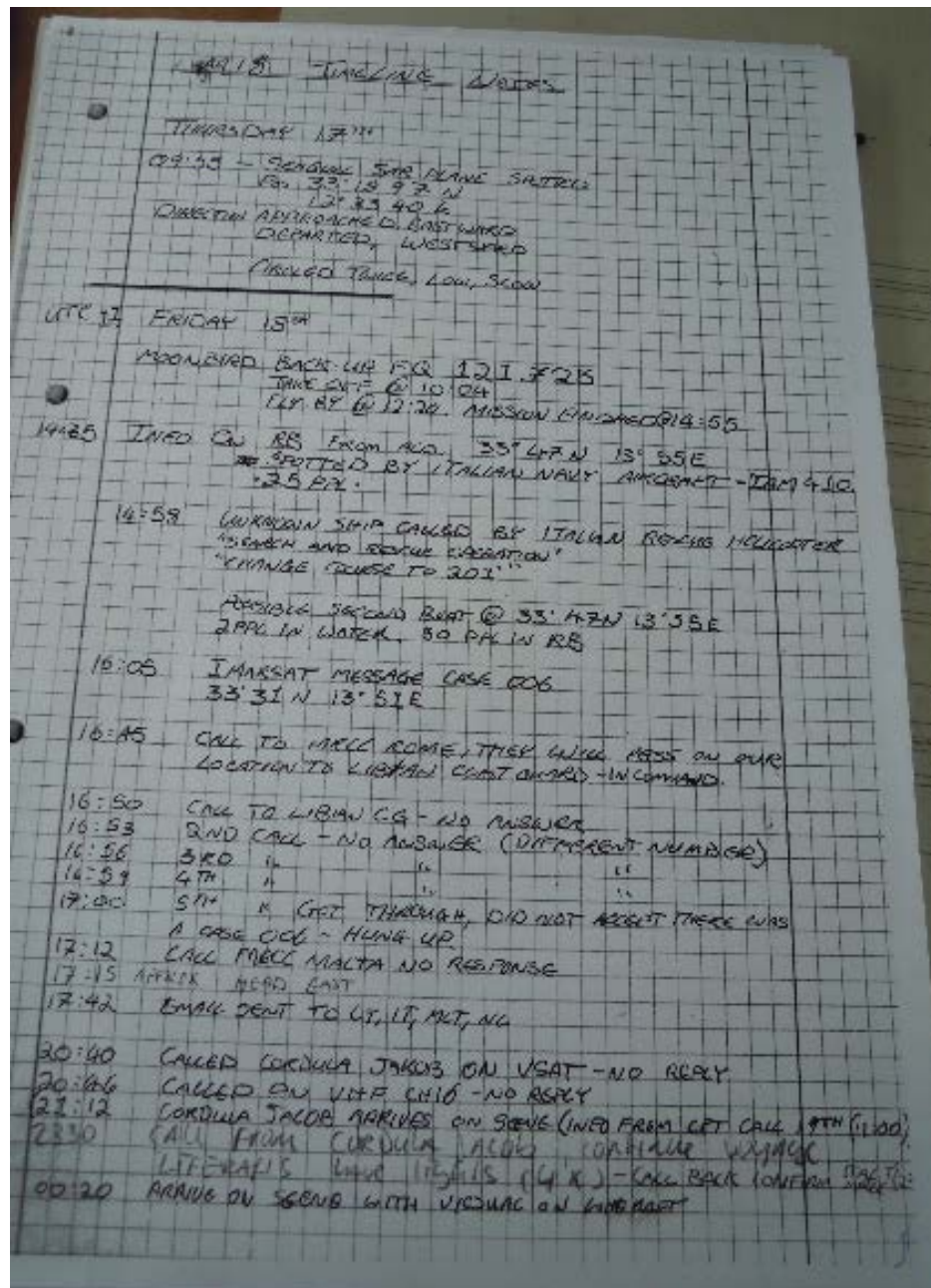
Survey in verband met het op 30-01-2019 plaatsgevonden ankerwinch incident. De ankerwinch wordt naar tevredenheid getest.

Survey van 05-02 tot en met 06-02-2019 te Catania, Italië

Survey in verband met het inspectierapport van de Italiaanse kustwacht. Rectificatie van de opmerkingen 1, 2, 3, 4, 5, 13, 17, 18, 19, 26 en 27 uit dit rapport.

Laatste Survey Status (online ingezien op de DNV-GL site op 20-02-2019).

Bijlage H: klad aantekeningen acties



Bijlage I: verklaring provinciale gezondheidsdienst (vertaling)

Ministerie van Gezondheid
Algemene Directie Preventie - Bureau 3
Via Giorgio Ribotta, 5
00144 Rome
SOAR Dienst (Dienst observatie, analyses en antwoorden)

Schip: Sea-Watch 3
Ontscheping haven van Catania op 31.01.2019

Rond 10.40 is het schip Sea-Watch 3 aangemeerd aan pier nr. 24 van de haven van Catania.

Dr. V. (USMAF Catania- Gezondheidsdienst voor Maritieme, Lucht en grensgerelateerde zaken) en Dr. S. (USMAF SASN CRI - Gezondheidsdienst voor Maritieme, Lucht en Grens gerelateerde zaken, Territoriale Dienst gezondheidsdienst voor maritiem en luchtvaartpersoneel in Italië en Italiaanse Rode Kruis) zijn aan boord gegaan om informatie van de commandant en de scheepsarts te verkrijgen m.b.t. gezondheidssituatie van de bemanning en de migranten aan boord.

De dag ervoor had de scheepsarts een medisch rapport gestuurd waarin hij verklaarde dat er geen gevallen waarbij de verdenking bestond van infectieziektes, slechts een geval van posttraumatische dislocatie van de linker schouder, later succesvol verholpen, bij migrant nr. 47.

Aan boord zijn de migranten medisch onderzocht, waarbij lichaamstemperatuur is gemeten en (met hulp van culturele bemiddelaars) de anamnese is afgenomen. Er zijn geen tekenen of symptomen van verdachte infecties vastgesteld.

Vervolgens zijn, na medische vrijgeving van het schip, de 15 minderjarigen (allen onbegeleid) en daarna de overige migranten ontscheept.

De medische onderzoeken zijn rond 12.30 afgerond.

Aantal migranten: totaal 47, waarvan 15 onbegeleide minderjarigen.
Verklaarde nationaliteiten: Gambia, Senegal, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Nigeria.

Conclusies: Geen symptomen vastgesteld die duiden op infectie en/of besmettelijke ziektes.

Aan de verantwoordelijke gezondheidsdiensten wordt gesignaleerd:
Één migrant (nr. 47) met een dislocatie van de linker schouder en één migrant (Nr. 44) met verdachte blindheid aan linker oog, volgens betreffende migrant veroorzaakt door eerder opgelopen trauma.

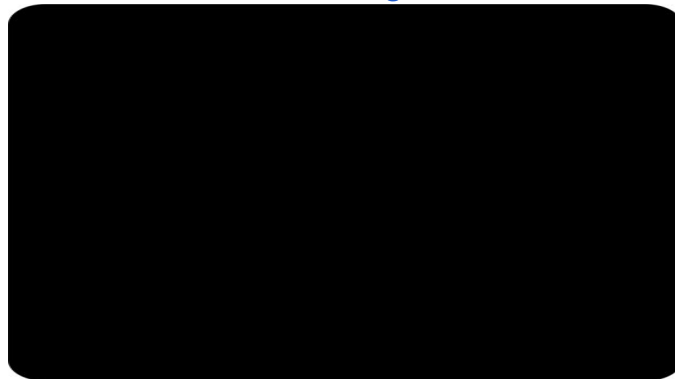
Na afloop van ontscheping is de reiniging van het schip voorgeschreven en de syndromatische observatie bij de opvangcentra.

Aanwezig bij ontscheping: Dr. V., Dr. S., personeel van de Territoriale Eenheid Catania, gecoördineerd door de Directeur USMAF SASN Sicilië.

Bijlage J: verklaring Italiaanse kustwacht (vertaling)

1. Aankomst aan boord SW3 van de 47 migranten: 19 januari 2019 om 16:30 uur
2. Datum dat SW3 in de wateren bij Siracusa voor anker is gegaan: 25 januari 2019 om 03:00 uur
3. Datum vertrek van SW3 uit de wateren bij Siracusa naar Catania: 31 januari 2019 om 05:25 uur
4. Datum aankomst bij haven Catania en datum aanlanden migranten in Catania: 31 januari 2019 om 10:30 uur
5. VRAAG: *Heeft de Italiaanse kustwacht van Sea-Watch 3 verzoeken ontvangen om levering van water, voedsel, medicijnen, dekens of andere vormen van assistentie in de periode tussen het aan boord nemen van de 47 migranten en hun aanlanding in Catania?*
Ja, op 26 januari 2019 er is door het schip Sea-Watch 3 één verzoek ontvangen om een levering van duurzame middelen (tandenborstels, tandpasta, zeep, zakdoekjes, schoenen, sokken, truien) en voedingsmiddelen (couscous, linzen, tomatensaus, diepvries groente, vers fruit, brood). Deze verzoeken zijn op 27 januari 2019 door de Prefectuur van Siracusa gehonoreerd. De havenautoriteiten van Siracusa (Capitaneria di porto) hebben op 29 januari 2019 uit eigen initiatief en zonder voorafgaand verzoek van de Sea Watch 3 een tweede levering duurzame middelen gebracht (een chemische toilet, slaapzakken, dekens, hygiëne-kits, T-shirts, isolatiedekens).
6. VRAAG: *Heeft het schip voorafgaand aan de ontscheping in Catania gevallen van (verdenking op) infectieziektes en/of besmettelijke ziektes gemeld?*
Op 29 januari 2019 heeft het Italiaanse IMRCC (Italian Maritime Rescue Coordination Centre) ter informatie een e-mail ontvangen afkomstig van de boordarts van de Sea Watch 3, waarin deze expliciet verklaart: "The situation on board does NOT constitute any public health treat. There are NO signs of severe infectious diseases present."


Contrammiraglio Pil.



Plans and Operations Head of Department
Italian Coast Guard Headquarters
Ministry of Infrastructure and Transport

Bijlage K: foto's voorzieningen aan boord



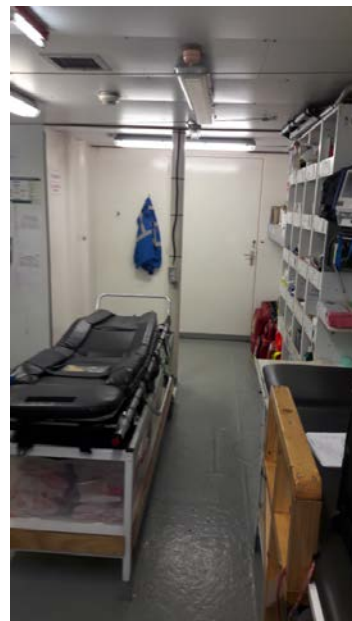
Achterdek



Kookgelegenheid




Recovery room



Behandelkamer

Bijlage L: Ship Sanitation Certificate

1 di 4


Ministero della Salute
USMAF-SASN SICILIA
Unità Territoriale CATANIA
Ufficio di catania
SERVIZI QUARANTENARI

CERTIFICATO DI ESEZIONE DALLA SANIFICAZIONE DELLA NAVE
SHIP SANITATION CONTROL EXEMPTION CERTIFICATE
CERTIFICAT DE EXEMPTION DE CONTROLE SANITAIRE DU NAVIRE

Rilasciata in conformità dell'articolo 39 del Regolamento Sanitario Internazionale 2005
Issued in accordance with Article 39 of the International Health Regulations 2005
Délivré conformément à l'Article 39 du Règlement Sanitaire International 2005

(Questo certificato non deve essere ritirato dalle Autorità di Porto)
(Not to be taken away by port Authorities)
(Ce certificat ne doit pas être retiré par les autorités portuaires)

Porto di
Port of CATANIA
Port de

Il presente certificato registra l'ispezione e l'esenzione dal controllo
This certificate records the inspection and exemption from control
Le présent certificat rend compte de l'inspection et de l'exemption du contrôle

Protocollo **2019-USMAF-PAL-CMT-P-CTA-1950**
con rif. a richiesta **1549033214762**

Nome della nave o del mezzo di navigazione interna
Name of the ship or inland navigation vessel **SEA WATCH 3**
Nom du navire ou de bateau de navigation intérieure

N° di Immatricolazione/IMO
Registration/IMO N° **7302225**
N° de immatriculation OMI

Al momento dell'ispezione le stive erano scariche/cariche di
At the time of inspection the holds were unladen/laden with **0**
Au moment de l'inspection les cales étaient déchargées/chargées de


Nome e indirizzo del funzionario che ha eseguito l'ispezione
Name and address of inspecting Officer **CONIGLIONE GIUSEPPE**
Nom et Adresse du bureau d'inspection

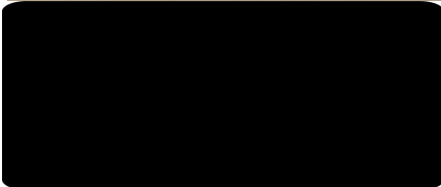
Nome e qualifica del funzionario che rilascia il documento
Name and designation of the issuing officer
Nom e titre de l'agent qui délivre le certificat

Bandiera
Flag **PAESI BASSI**
Pavillon

Tonnellate di merce
Tonnes of Cargo
Tonnes de cargaison

ELEFANTE MARITTIMA AEREA
UFFICIO DELLE PROFESSIONALITA' SANITARIE - MEDICO


Data
Date **01/02/2019**



Bijlage M: impressie van de leefsituatie van de migranten



Achterdek met afgesloten zeilen



Achterdek met afgesloten zeilen vanaf de andere kant



Lichaamsbeweging op het achterdek



Douche / wc cabine achterdek



binnenkant



Kookgelegenheid in bedrijf



De avond valt