

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT

Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
Keuringsinstantie	4.1	'Op het communautair binnenvaartcertificaat staat een geldigheids-termijn van vijf jaar na de laatste keuring, terwijl dit volgens Nederlandse regelgeving maximaal vier jaar had mogen zijn'.	De onderzoekers zijn hierin foutief geïnformeerd. De keuringsinstanties hebben de instructie van ILT gekregen een termijn van 5 jaar aan te houden. Het blijkt dat de dienst instructie 2013 niet juist is. Zie de bijgevoegde notulen van 14 oktober 2015 van het overleg tussen keuringsinstanties en ILT. Tevens staat de termijn van 5 jaar in de certificaten generator (WIOB) als invul instructie voor het certificaat genoemd.	In de Nederlandse beleidsregel binnenvaart 2013 staat een geldigheidsduur van 4 jaar vermeld. Hoewel de instructie van de ILT in de vergadernotulen inderdaad 5 jaar weergeeft, is dit in strijd met de wet. De notulen hebben geen wettelijke basis. De Onderzoeksraad is van mening dat de keurende instantie zelf over voldoende kennis van de wet- en regelgeving moet beschikken om op te merken dat een dergelijke instructie niet klopt.
Keuringsinstantie	4	Bij ... is	<p>Het feit dat de gehele lijst met overgangsbepalingen administratief is overgenomen wil niet zeggen dat het klaarblijkelijk gevaar niet is beoordeeld, dit wordt zeker wel gedaan. Wij hebben dat ook toegelicht aan de onderzoekers. De overname van de gehele lijst is een administratieve handeling welke door het gebruikte systeem (WIOB), zeker in de begin periode niet goed werkte. De schepen met een volledige lijst worden nu 'opgeschoond'. De keuringsinstantie heeft zich wel degelijk een oordeel gevormd over de aanwezigheid van een klaarblijkelijk gevaar. Uit deze passage blijkt dat de onderzoekers niet op de hoogte zijn van de achtergrond van het toepassen van de overgangsbepalingen (art 8). Het doel bij het toepassen van het klaarblijkelijk gevaar is dat de schepen niet in veiligheid achteruit mogen gaan ten op zichte van het, voor de binnenvaartwet, toegepaste Binnen Schepen Besluit (BSB). Deze schepen waren voor het ingaan van de binnenvaartwet al gecertificeerd, voldeden aan de wetgeving en waren derhalve al veilig. Het wel of niet opnemen van alle overgangsbepalingen in het certificaat heeft derhalve geen invloed op de veiligheid (of de veiligheidsgedachte). De opmerking dat er in strijd met de EU-richtlijn wordt gehandeld is een aanname van de onderzoekers welke niet wordt onderbouwd.</p> <p>Ik verzoek u dringend de boven genoemde passages, regelnr. 12-36, te verwijderen danwel aan te passen aangezien deze alinea geheel onjuist is weergegeven en niet strookt met de werkelijkheid.</p>	De Onderzoeksraad heeft niet aantoonbaar kunnen vaststellen dat daadwerkelijk is beoordeeld of er geen klaarblijkelijk gevaar is. Uit geen van de surveyrapporten, keuringsrapporten of andere documenten blijkt dat deze beoordelingen hebben plaatsgevonden.
Keuringsinstantie	4	Uit ... keuringsinstantie	Toevoegen: en ILT	De ILT heeft met de huidige werkwijze geen rol in het toekennen van overgangsbepalingen. Deze taak ligt bij de geaccrediteerde keuringsinstantie die deze vervolgens per bepaling moeten doorvoeren in het WIOB. De keurende instantie tekent immers ook namens de commissie van deskundigen. Hierop moet ILT tweedelijns toezicht houden. Dat is niet gebeurd en dat staat reeds vermeld in het rapport.

Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
Keuringsinstantie	4	Dat ... verrassing	Onjuist: ILT hanteerde eenzelfde werkwijze bij het opmaken van de afwijkingslijsten (of gaven deze helemaal niet af).	De ILT heeft met de huidige werkwijze geen rol in het toekennen van overgangsbepalingen. Deze taak ligt bij de geaccrediteerde keuringsinstantie die deze vervolgens per bepaling moeten doorvoeren in het WIOB. De keurende instantie tekent immers ook namens de commissie van deskundigen. Hierop moet ILT tweedelijns toezicht houden. Dat is niet gebeurd en dat staat reeds vermeld in het rapport.
Keuringsinstantie	1-6		Ik proef in het rapport een zekere vooringenomenheid ten opzichte van de uitvoering van de inspectie werkzaamheden zoals nu in Nederland toegepast, en met name de constructie met ILT als toezichthouder en de keuringsinstanties als uitvoerende partijen. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat hierop in deze zaak teveel nadruk wordt gelegd. Mogelijk wordt dit veroorzaakt doordat één van de onderzoekers bij ILT werkzaam is geweest. Zoals u uit mijn reactie op het rapport kunt lezen zijn de onderzoekers, ondanks de gevoerde gesprekken en toelichtingen, inhoudelijk niet geheel op de hoogte. Er worden meerdere aannames gedaan welke niet zijn onderbouwd maar waaraan wel forse uitspraken worden gekoppeld. Alle partijen willen de veiligheid verhogen, dit rapport zou daar zeker een bijdrage aan kunnen leveren mits het onderwerp waar het over gaat (oorzaak mastbreuk) niet ondersneeuwt onder andere nu in het rapport genoemde andere zaken.	Bij het betreffende ongeval was sprake van een breuk van een gecertificeerde mast. Daarom wijdt het rapport één hoofdstuk aan de mastbreuk en één hoofdstuk aan certificering. Van een onevenwichtige verdeling of vooringenomen standpunten is dan ook geen sprake. Temeer daar uit het onderzoek volgt dat de ILT niet beschikt over een functionerend toezichtsregime ten aanzien van de bruine vloot, kan dit onderwerp niet onbesproken blijven. De suggestie dat het arbeidsverleden van een individuele onderzoeker bepalend kan zijn voor de inhoud van een rapport, is onjuist. De werkprocessen van de Onderzoeksraad zijn vanzelfsprekend zodanig georganiseerd dat de bevindingen in elk onderzoek meermaals door meerdere personen wordt getoetst. De Onderzoeksraad acht het teleurstellend dat partijen na lezing van de achterliggende factoren bij deze mastbreuk blijken te geven van een beperkt reflectief vermogen op hun eigen rol bij het voorkomen van dit soort ongevallen.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	2	Uit bovenstaande ... incident is	De ILT vraagt zich af of hier daadwerkelijk sprake is van een structureel probleem of dat alleen sprake is van een incident. Dit zou naar oordeel van de ILT nader uitgezocht moeten worden.	De Onderzoeksraad beschouwt de directe oorzaak als een symptoom van een bredere problematiek, namelijk enerzijds het ontbreken van professionele standaarden waardoor vakkenis onvoldoende is geborgd, en anderzijds keuringsinstanties waarop geen tweedelijns-toezicht wordt gehouden. Deze problematiek kan in essentie ook voor andere ongevallen zorgen die niets met houtrot te maken hebben. Voor de verbreding is een enquête uitgezet onder 259 schippers/eigenaren van de betreffende doelgroep om tot genoemde bevindingen te komen.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	3	Een formeel ... wet vastgelegd	De mast- en tuigage keur is vastgelegd in de wet. Hiermee is een minimum gesteld aan inspectie termijnen, wat niet gelijk is aan een onderhoudsverplichting. Echter zaken die niet conform de inspectieresultaten zijn dienen aangepast te worden voor het verkrijgen van een certificaat mast- en tuigage keur. Hiermee wordt een minimum onderhoudsniveau opgelegd.	Voor wat betreft de inspectie en keuring van rondhouten masten heeft de Onderzoeksraad, buiten het feit dat een dergelijke inspectie moet worden uitgevoerd, geen onderliggende normen gevonden. Dit betekent dat de mastinspecties en keuringen en bevindingen afhankelijk zijn van de ervaring/kennis van de keurmeester. Hierdoor is er ook geen minimum vast onderhoudsniveau voor rondhouten masten.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	3	Door het ... wordt uitgevoerd	De eigenaar hoeft niet per definitie op alle specialistische gebieden kennis te hebben. Hij is wel eindverantwoordelijk voor het geheel. Hierdoor kan hij op de juiste tijd en wijze kennis inhuren (b.v. mast) om deze na reparatie / onderhoud te laten toetsen aan de vigerende wet- en regelgeving door een keuringsinstantie.	Het betreft niet enkel de schipper/eigenaar, maar ook de mastmakers en keurmeesters.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4	De laatste ... kwaliteit is.	Dit is de beschrijving uit het KMS van de keuringsinstantie, uit niets blijkt dat dit ook op een gelijke wijze is uitgevoerd aan boord van het schip. In de regel 16 tm18 staat een conclusie. De ILT wil graag weten of de OVV getoetst heeft of er volgens de beschreven procedure is gehandeld. ILT is van mening dat een dergelijke verkleuring op de mast opgemerkt had moeten worden bij een dergelijke werkwijze.	De Onderzoeksraad beschrijft hier de algemene werkwijze. Of deze daadwerkelijk zo is uitgevoerd, is achteraf niet verifieerbaar.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4	Met een ... nam, dus	De geldigheid van 6 jaar gold voor het onderdeks gelegen (doorgestoken) deel in het oude BSB. In de EU 2006/87/EG is deze gelijk getrokken met de certificaat termijn.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.

Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4	Als een ... Steeds korter	De lijst wordt niet korter indien conform NVO wordt gehandeld met technisch gelijkwaardige materialen. Indien er sprake is van een wezenlijke wijziging dan wordt de lijst wel korter en dient er aan het nieuwe regiem getoetst te worden voor dat onderdeel.	<p>Als het zeilende passagiersschip, met inachtneming van het gestelde in lid 1 en lid 2 van artikel 8 van de Richtlijn 82/714/EEG, niet voldoet aan de technische bepalingen wordt daarvan melding gemaakt op het communautair certificaat.</p> <p>Wanneer de bevoegde autoriteit van oordeel is dat de tekortkomingen geen klaarblijkelijk gevaar opleveren mag dit vaartuig in bedrijf blijven totdat de onderdelen of ruimten van het vaartuig die niet in overeenstemming met de voorschriften waren bevonden en als zodanig gecertificeerd zijn, vervangen of gewijzigd zijn.</p> <p>Na deze vervanging of wijziging moeten deze onderdelen of ruimten in overeenstemming zijn met bijlage II van de Richtlijn 82/714/EEG. De lijst wordt dan effectief korter.</p> <p>Vervanging van bestaande onderdelen door identieke onderdelen of technologisch en qua design gelijkwaardige onderdelen bij normale herstel- en onderhoudswerkzaamheden wordt niet als vervanging in de zin van lid 3 van artikel 8 van de Richtlijn 82/714/EEG beschouwd.</p>
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4	Door alle ... besloten is	De overgangsbepalingen zijn een administratieve aangelegenheid en geen veiligheidsissue.	Gelet op het feit dat de overgangsbepalingen worden toegepast juist dan wanneer een onderdeel van een schip niet voldoet aan de eisen en het per definitie gaat om oude schepen, acht de Onderzoeksraad extra aandacht voor de veiligheid hier op zijn plaats. Dat betekent dat er meer toezicht moet zijn en er niet uitsluitend sprake is van een administratieve handeling. Er is sprake van overgangsbepalingen en niet van uitzonderingsbepalingen, waarmee ook in de bewoording wordt benadrukt dat er geen sprake is van een generieke toepasbare uitzondering.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4		<p>In het verhaal wordt toezicht en handhaving door elkaar gebruikt. De ILT houdt toezicht op de schepen/scheepseigenaren (1e lijns toezicht) en houdt toezicht op de keuringsinstanties.</p> <p>Pijlen [in het schema] dienen conform bovenstaande te worden aangepast.</p>	In dit rapport wordt de term toezicht gebruikt voor het 'meekijken' door of namens de overheid. De toezichtstaken worden in het rapport verder opgedeeld naar certificerende en handhavende taken.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4	Schema	Pijlen [in het schema] dienen conform bovenstaande te worden aangepast.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4	'klaarblijkelijk gevaar'	<p>Klaarblijkelijk gevaar is niet van toepassing voor deze categorie schepen. Toelichting: Een drietal categorieën schepen (drijvende werktuigen, pleziervaartuigen en zeilers) te maken hebben gekregen met nieuwe Europese regelgeving (per 1-1-2009). Voor die tijd waren de zeilers (zoals de Amicitia) in Nederland al certificaatplichtig volgens de nationale regelgeving BSB en de andere twee categorieën niet. De consequentie daarvan is dat voor de laatstgenoemde twee categorieën wel de titel 'klaarblijkelijk gevaar' relevant is, maar niet voor de zeilers. In essentie betekent het dat de bruine zeilers na invoering van de Europese regelgeving geen verandering van keuringsregime hebben gekregen; zij waren certificaatplichtig en zijn dat nog steeds.</p> <p>De keuring voor het certificaat wordt uitgevoerd door de keuringsinstanties. Mast en tuigage zijn onderdeel van de certificaatkeuring.</p>	Volgens de EU-Binnenvaartrichtlijn geldt voor deze schepen, in ieder geval aangaande de eisen aan de zeiluitrusting (hoofdstuk 15a van bijlage II van de richtlijn) dat artikel 8 van de richtlijn moet worden toegepast. Daarmee is de beoordeling van klaarblijkelijk gevaar onverminderd van toepassing. De Onderzoeksraad acht dit des te meer van belang omdat de toestand van een schip gedurende de tijd achteruit kan gaan.
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	4	De Raad ... de keuringsinstantie	De ILT ziet inderdaad een stijgende lijn bij de keuringsinstanties. Er is echter alleen een nulmeting gedaan. Om het oordeel te kunnen vellen is een vervolgmeting nodig om dit te kunnen onderbouwen met feiten.	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.

Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
Schipper/eigenaar	1	Hier worden drie betrokken partijen genoemd, nl. het onderhoudspersoneel, de keuringsinstantie en de toezichthouder.	<p>Ik zou hieraan toe willen voegen de scheepswerf en de keurmeesters. En misschien zelfs de verzekeringsmaatschappij. Ik denk dat de toevoegingen belangrijk zijn om de volgende redenen.</p> <p>De scheepswerf; Het schip heeft 3 maanden bij een door keurmeesters aanbevolen en volgens keuringsinstantie professionele scheepswerf, op het droge in een afgesloten loods gestaan. De scheepswerf heeft zelfstandig en eigenhandig zonder bemoeienis van eigenaar, onderhoudspersoneel of keurmeesters, beide masten en overige rondhouten, gedemonteerd en opgeslagen. Gedurende de 3 maanden durende werfbeurt meerdere malen verplaatst. En uiteindelijk ook zonder enige bemoeienis van wie dan ook weer teruggeplaatst en gemonteerd. Op deze scheepswerf worden ook masten gemaakt. Zonder de Scheepswerf te noemen wordt er te kort gedaan aan de volledige feitelijke informatie.</p> <p>De keurmeesters; De keurmeesters handelen weliswaar in opdracht van keuringsinstanties maar zijn in vele gevallen zelfstandige bedrijven. Deze zelfstandige bedrijven zijn in het gehele proces een extra schakel en verdienen om deze reden een vermelding.</p> <p>De verzekeraar; De verzekeraars, veelal onderlinge maatschappijen zonder winstoogmerk, hebben in dit specifieke geval wellicht geen nadrukkelijke rol gespeeld maar hebben wel een preventieve maatschappelijke plicht.</p> <p>Indien er uit de gegevens van verzekeraars blijkt dat er jaarlijks een tiental masten breken gedurende een periode van neem 40 jaar. En ik denk dat dit redelijk in de buurt komt, er op z'n minst een alarmerend signaal richting alle betrokkenen moet komen. Teneinde het hoge aantal ongelukken in te dammen. Gelukkig meestal zonder ernstige lichamelijke slachtoffers.</p>	Het rapport is niet in tegenspraak met het hier gegeven commentaar.
Schipper/eigenaar	3	'hand en span diensten'	<p>moet zijn allround werkzaamheden.</p> <p>De werkzaamheden betreffen nagenoeg alle specifieke en all round voorkomende werkzaamheden aan de schepen.</p> <p>De werknemer heeft ruime ervaring als matroos, als machinist, als all round onderhoudsman en als stuurman op zowel binnenwater- als op zeegaande zeil passagiers schepen.</p> <p>Als indicatie geef ik een korte opsomming van de voorkomende werkzaamheden zoals zelfstandig tuigen, zeilen aanslaan, inspectie luiken aanbrenge, conserveer werk aan hout en metaal, elektrotechnische en werktuigkundig onderhoud aan diverse installaties en bouw en vervangingswerkzaamheden in de ruime zin.</p>	De betekenis van 'hand- en spandiensten' is: Allerlei (losse) werkzaamheden uitvoeren, (kleinere) klussen doen. Dit is niet in tegenspraak met voorgestelde tekst.
Schipper/eigenaar	3	'Hierop schakelde de eigenaar een bevriende timmerman in'	<p>Moet zijn: 'Hierop werd een timmerman ingeschakeld'.</p> <p>Het is mij niet duidelijk wie de timmerman inschakelde. De timmerman gaf aan dat de onderhoudsmedewerker hem vroeg te assisteren. Ik heb het zelf niet meer helder en de onderhoudsmedewerker geeft aan het exacte verloop ook niet helder te hebben. Onderhoudsmedewerker en de timmerman deden vaker werkzaamheden samen.</p>	Uit de onderzoeksinformatie blijkt dat de timmerman was ingeschakeld door de eigenaar. De precieze taakomschrijving was echter niet duidelijk ('assisteren bij de masten').

Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
Schipper/eigenaar	3		Er staan veel feitelijke onjuistheden in dit hoofdstuk, als gevolg daarvan worden waarschijnlijk foutieve aannames genomen. Het onderhoudspersoneel wordt hierdoor te kort gedaan. Het hoofdstuk dient nader onderzocht, geverifieerd en herschreven te worden.	De feitelijke onjuistheden die zijn aangegeven zijn geverifieerd en zo nodig gecorrigeerd. De essentie van het hoofdstuk is hierdoor overigens niet veranderd.
Schipper/eigenaar		'De eigenaar t/m uitgevoerd'	Ik zou het woord 'redelijkerwijs' toevoegen aan deze zin.	De Onderzoeksraad wil nogmaals benadrukken dat de eigenaar eindverantwoordelijk is en er dus voor moet zorgen dat werk met voldoende kwaliteit wordt uitgevoerd. Redelijkerwijs heeft hier geen betekenis.
Schipper/eigenaar	4		De mast en tuigage zijn gekeurd volgens het opname rapport. Er zijn geen certificaten afgegeven. Indien het wordt vermeld moet het juist worden vermeld. En vraagt dus nader onderzoek.	Uit de onderzoeksgegevens blijkt dat het ging om een tuigagekeuring waar de mast geen onderdeel van uitmaakt. Volgens het in 2012 afgegeven certificaat was de mastkeuring nog geldig op het moment van keuren in 2014 (tot en met 2018). Conform de EU-Binnenvaart-richtlijn maakt de mast echter onderdeel uit van de tuigage, zodat hierop de keuringstermijn van 2,5 jaar van toepassing is. Gelet op de tijdsspanne waarin houtrot zich kan uitbreiden acht de Onderzoeksraad een langere keuringstermijn ook niet op zijn plaats.
Schipper/eigenaar	4	Tuigage certificaten	moet mast certificaten zijn.	Conform de EU-Binnenvaart-richtlijn maakt de mast onderdeel uit van de tuigage.
Schipper/eigenaar	5	'ten onrechte'	<p>moet worden verwijderd</p> <p>Er dient nog nader onderzoek te worden verricht. Waardoor het hoofdstuk conclusies waarschijnlijk word aangepast. En er vooralsnog, in dit stadium, niet verder hoeft in te gaan op de door mij al eerder genoemde aspecten. Indien gewenst licht ik dit graag nader toe. Dit geldt eveneens voor de bladzijden 105 t/m 108.</p> <p>De gevolgen van de eerder door mij genoemde feitelijke onjuistheden komen in meerdere delen van het rapport naar voren. Hierdoor worden mijn inziens foutieve aannames en conclusies genomen. Ook hier geldt dat ik mijn beeld en visie graag verder toelicht.</p> <p>Opgemerkt dat ik enigszins verrast ben door de focus van de onderzoeksraad op het moment van onderhoud in 2015 en de daaraan gesuggereerde schuldvraag. De mijn inziens suggestieve aannames. En de daaraan gekoppelde conclusies. Het doet me denken aan de tunnelvisie zorgen waar verderop in het rapport voor wordt gewaarschuwd.</p> <p>Het accent moet mijn inziens meer komen te liggen op hoe ongelukken in de toekomst voorkomen kunnen worden! De winst is denk ik vooral te halen uit een eenduidige uniforme keuringsstructuur.</p> <p>Ik wil ook graag in de gelegenheid worden gesteld. Om meerdere documenten en gegevens te verzamelen, welke een bijdrage aan het onderzoek kunnen leveren.</p>	<p>De zinsnede 'ten onrechte' is verwijderd.</p> <p>Echter, zoals geschetst in het rapport is de Onderzoeksraad van mening dat met name het loslaten van eerdere reparaties in combinatie met een windscheur en gaffelplaat voor verhoogde alertheid hadden moeten zorgen. Uit onderzoek blijkt dat het heel goed mogelijk is dat de timmerman op gezond hout stuitte tijdens de reparaties. Echter was het hout in de kern al wel dusdanig aangetast dat dit had kunnen worden vastgesteld met een priem op de plaats van reparatie en/of de windscheur. Het ontbreken van kennis over een dergelijk degradatieproces in een massief houten paalmast en de daarbij behorende indicatoren heeft ervoor gezorgd dat de timmerman de situatie als veilig inschatte.</p> <p>De onderzoeken van de Onderzoeksraad houden zich niet bezig met de schuldvraag, maar bieden een verklaring die aangeeft via welke stappen het uiteindelijk tot een ongeval heeft kunnen komen</p>

Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
Schipper/eigenaar			<p>Al eerder ik gaf ik aan zeer blij te zijn met het besluit van de onderzoeksraad om het mastongeluk te onderzoeken. Het ongeluk heeft een diepe sporen in mijn handelen en denken achtergelaten en dat ervaar ik misschien als lastig maar het is ook goed. Ik denk dat door de alle dagen voelbare impact die het op mijn partner en mij heeft, Onze bevindingen, opzettelijk los van elkaar, een zuivere waardevolle betekenis hebben. In dergelijke onderzoeken hebben juist nauw betrokkenen vaak waardevolle inzichten.</p> <p>Ik heb nadrukkelijk meerdere essentiële kanttekeningen. De belangrijkste probeer ik in onderstaande zo zuiver en helder mogelijk weer te geven. In het rapport gaat mijn inziens te veel aandacht naar de reparaties en wel om de volgende redenen.</p> <p>1: De aannames dat deze reparaties van invloed waren op de rotting en vervolgens de breuk. Er moet meer feitelijk onderzoek komen Ik heb van dicht bij meerdere mastbreuken mee gemaakt waarbij uitsluitend diepe windscheuren de oorzaak van de rotting was. Windscheuren hebben lang niet altijd uit zichzelf een uitwaterend effect. Windscheuren kunnen een dusdanige vorm hebben waarbij er juist water blijft staan en ze een inwaterend effect hebben.</p> <p>2: Het rottingsproces van buiten af geconstateerd had kunnen worden. Kom ik verderop uitvoerig op terug.</p>	Inderdaad kan rotting op verschillende wijzen ontstaan. Juist daarom is het van belang de mast regelmatig de inspecteren en te laten keuren, zoals in dit rapport wordt aanbevolen.
Schipper/eigenaar	3-4	'De eigenaar heeft geen opdracht gegeven voor mastkeur'	<p>Ik ben er 100% zeker dat ik de keruingsinstantie heb verzocht de masten te inspecteren en opnieuw te certificeren. In ieder geval telefonisch maar waarschijnlijk ook per sms.</p> <p>Horizontaal leggen van masten is een kostbare tijdrovende zaak, kostbaarder dan de keuring zelf. De masten lagen nu horizontaal. Er was dus nu eenvoudig tijdswinst te boeken. In mijn beleving behoort een masten keur ook horizontaal te geschieden. Bij de staande mast inspectie blijft de keurmeester vaak ruim onder de hommer.</p> <p>De beslagen en de meeste essentiële delen bevinden zich boven de hommer. Tevens is bij een staande mast het gedeelte in de mastkoker en de mastbout waar de gehele mast op rust niet inzichtelijk. De masten waren nu goed te inspecteren.</p> <p>De keuringsinstantie is telefonisch zeer slecht bereikbaar, ook na inspreken of berichten achterlaten wordt zelden contact opgenomen, een algemeen bekende frustratie bij collega's en eigen personeel, hetgeen een drempel opwerpt en certificering bemoeilijkt.</p> <p>De masten keur en de tuigage keur is op de zelfde dag in juni 2014 tegelijk met mijn andere schip in Harlingen uitgevoerd. De genoemde punten in het opname rapport zijn voor beide schepen direct aangepakt en terug gekoppelt.</p>	Uit de onderzoeksdocumentatie komt dit niet naar voren. Er geen formele aanvraag gevonden voor een tuigagekeuring tijdens de werfbeurt.
Schipper/eigenaar	3	'Zichtbare donkere plekken'	Ik ben er van overtuigd dat er geen donkere plekken te onderscheiden waren en zeker niet bij de staande mast. De gehele mast was in de relatief donker rode mahonie sapporro kleur perkoleum gelakt, een esthetische overweging al sinds de aanschaf van het schip, net zoals de rest van de alle rondhouten en het overige lakwerk aan boord. Bij een staande mast komt er nog bij dat het betreffende aangetaste deel op 13,5 m. hoogte achter de roestvast stalen gaffelplaat zat.	Zoals geschetst werden de verkleuringen pas na de onderhoudsperiode zichtbaar. Uit onderzoek blijkt dat de schipper/eigenaar de mast tussentijds niet heeft gecontroleerd en dus kan een dergelijke verkleuring ook niet zijn opgemerkt.

Partij	Hst / paragraaf (bijv. 3.1.2)	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Toelichting (o.a. redenen niet overnemen en concept aanpassing tekst)
Matroos/maat	2	'Op basis van ... paalmasten'.	Vraag: was bij deze houtrot ook sprake van reparaties of waren er andere oorzaken die de houtrot veroorzaakten? Juist omdat het aantal schippers (60%) wat hiermee te maken had zo groot is, lijkt het mij van belang dat in het onderzoek wordt genoemd of alsnog onderzocht waardoor deze houtrot werd veroorzaakt. Juist in een onderzoek wat gaat over een mastbreuk tgv houtrot en het voorkomen hiervan is dit van belang.	Waar het om gaat is dat de inspecties door de eigenaar en de keuringen door de keuringsinstantie voldoende frequent plaatsvinden, en dat hierbij wordt gelet op signalen van houtrot zelf en op signalen van mogelijke vochttopsluiting of inwatering, zodat beginnende houtrot - ongeacht de precieze oorzaak - tijdig wordt gesignaleerd.
Matroos/maat	3	'Ook de verrichte werkzaamheden ... gecontroleerd'	Deze zin klopt niet. De schipper was via een mail van de onderhoudsmedewerker op de hoogte gesteld van twee zachte plekken op de mast. De schipper was op de hoogte van 1 van de reparaties aan deze mast, namelijk de reparatie op drie meter hoogte van onderen. Deze reparatie heeft hij wel gezien tijdens een bezoek aan de werf. Mogelijk zaten de twee zachte plekken beiden onder de reparatie op drie meter hoogte. De onderhoudsmedewerker wist zich later niet meer precies te herinneren waar de tweede zachte plek zich bevond. Tijdens een bezoek, na de mastbreuk, van de schipper en mij aan de timmerman, vertelde de timmerman over de reparatie achter de gaffelplaat. Dit had de timmerman eigenhandig uitgevoerd. Hij had een bestaande lat vervangen door een nieuwe lat. De schipper was hiervan niet op de hoogte.	Het gegeven commentaar laat onverlet dat de scheepseigenaar de reparaties niet heeft gecontroleerd, en wel eindverantwoordelijk is voor het uit te voeren en uitgevoerde onderhoud. Het beschrevene maakt nogmaals duidelijk dat de opdrachtverstrekking en de controle van het onderhoud op een impliciete manier is verlopen. De Onderzoeksraad ziet daarom geen aanleiding de tekst te herzien.
Matroos/maat	3	bovenaan. Roze alinea.	De punten die hierin worden genoemd zijn m.i. allen suggestief. Wanneer wordt aangegeven dat iets niet plaatsvindt wordt gesuggereerd dat dit wel had moeten. Wanneer deze punten wel worden genoemd, dan moet er m.i. volledigheidshalve ook bij worden vermeld dat dit niet wettelijk verplicht is. Punt 1: geen periodieke controle: klopt niet. De periodieke controle is eenmaal per 6 jaar zoals dit in de huidige situatie bij de bruine vloot wordt uitgevoerd. Punt 2: een meerjarenonderhoudsplan ontbrak voor de Amicitia. Dit wordt niet wettelijk voorgeschreven. Wanneer een onderdeel van de tuigage aan vervanging toe is wordt het vervangen. Punt 3. Hoewel indicatoren ... etc. Dit is een aanname. De indicatoren van ernstige houtrot waren vermoedelijk niet zichtbaar anders waren ze hoogstwaarschijnlijk waargenomen door het onderhoudspersoneel. Tevens zijn gedurende de periode dat de masten op de werf lagen, zowel de schipper als ook inspecteurs langs geweest en personeel van de werf die de houten masten er af haalde en er weer op zette. Blijkbaar is bij geen van allen indicatoren van houtrot opgevallen. Punt 4. Bij zowel de schipper als de personen ... etc. Er wordt vanuit gegaan dat er een zichtbaar degradatieproces waar te nemen viel. Dit is een conclusie die op basis van de feiten niet getrokken kan worden.	De Onderzoeksraad verwacht dat partijen vanuit een wettelijke en maatschappelijke verantwoordelijkheid risico's zo goed mogelijk identificeren en beheersen. De Raad kijkt in zijn onderzoeken uitdrukkelijk verder dan bestaande wet- en regelgeving omdat hij van mening is dat wet- en regelgeving als basis en niet als beperking van het veiligheidsdenken mag dienen. Het niet aanwezig zijn van wettelijke voorschriften is naar mening van de Raad geen valide reden om risico's niet 'zo goed mogelijk te identificeren en te beheersen'. Wel houdt de Raad rekening met het vermogen van partijen om risico's te beheersen.