

AANBEVELINGEN

Op basis van het onderzoek *Mastbreuk Harlingen* in 2017 heeft de Onderzoeksraad destijds aanbevelingen gedaan die de veiligheid aan boord van de historische zeilvloot moest verbeteren. De Raad richtte zich in dat rapport met vier aanbevelingen op verschillende partijen die verantwoordelijk zijn voor de veiligheid in de sector en het implementeren van veranderingen.

Het geheel van de schippers/eigenaren, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), de keuringsbureaus, Raad voor Accreditatie en de branchevereniging, vormt het systeem dat moet zorgen voor een sluitende aanpak waarmee ze de veiligheidsrisico's op de historische zeilschepen zo klein mogelijk houden.

Dit onderzoek laat zien dat het systeem – ook na diverse voorvallen in de afgelopen jaren en het onderzoek *Mastbreuk Harlingen* – nog steeds hiaten kent. De aanbevelingen vanuit *Mastbreuk Harlingen* blijven daarom onverkort gelden. De aandacht voor veiligheid is vrijblijvend en dat biedt binnen het hele systeem ruimte voor eigen interpretatie en maakt dat veiligheidskritische componenten binnen de historische zeilvloot kwetsbaar zijn. Daarnaast blijft de kennis en expertise onder schippers en eigenaren van de historische zeilvloot van wisselend niveau. De ILT vult haar tweedelijns-toezicht beperkt in en het ontbreekt aan een duidelijke samenhang in de taakverdeling tussen de ILT en de Raad voor Accreditatie.

Naast de individuele verantwoordelijkheid die elke partij heeft in dit stelsel, is er één partij als stelselverantwoordelijke die zorg moet dragen dat hiaten bij en binnen het toezicht onderkend en weggenomen worden, om zo te zorgen dat het toezicht een effectief systeem is en blijft. Daarom doet de Onderzoeksraad op basis van dit opvolgingsonderzoek de volgende aanbeveling aan deze stelselverantwoordelijke:

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:

Zorg als stelselverantwoordelijke in samenwerking met de ILT voor sluitend toezicht op de historische zeilvloot door het wegnemen van de hiaten. Hiervoor is inhoudelijke kennis nodig bij alle partijen.

1. Zorg dat de Raad voor Accreditatie en Inspectie Leefomgeving en Transport op basis van een gezamenlijke taakopvatting hun verantwoordelijkheid invullen voor het toezicht op de historische zeilvloot. Zorg daarbij dat alle relevante rollen binnen het toezichtproces belegd zijn en dat het toezicht in de praktijk geborgd is.
2. Leg aanvullend op de ES-TRIN de professionele eisen vast die passen bij de mate van commerciële uitbating binnen de historische zeilvloot. Maak daarbij gebruik van de branchenormen die door de sector zelf zijn en worden ontwikkeld.

3. Zorg dat veiligheidseisen die relevant zijn voor de historische zeilvloot actueel blijven. Alle betrokken partijen moeten daarvoor continu de meest recente ontwikkelingen volgen en zo nodig de eisen aanpassen. Maak de uitkomst hiervan algemeen bekend zodat schippers weten waar zij op moeten acteren.
4. Richt een systeem in waarbij het hoofdcertificaat ongeldig wordt bij het verlopen van deelcertificaten/bewijzen en handhaaf hier op.

Van de andere partijen (schippers/eigenaren, de BBZ, keuringsbureaus en RvA) mag verwacht worden dat zij niet afwachten tot de minister van IenW en de ILT de aanbevelingen opvolgen. Zij moeten hun eigen verantwoordelijkheid invullen door de lessen uit dit onderzoek en het onderzoek *Mastbreuk Harlingen* ter harte te nemen en daarop acties in gang te zetten