

**INZAGEREACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'VAL VAN HOOGTE - DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN ZEALAND ROTTERDAM'**

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	Q-Shipping	5	'een lager gelegen platform'.	'het lager gelegen hoofddek'.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
2	Q-Shipping	8	'een vestiging in Nederland'.	'een hoofdkantoor in Nederland'.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
3	Q-Shipping	8	'een vestiging in Turkije'.	'een branch office in Turkije'.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
4	Q-Shipping	8	'waarbij de inspecties'.	'waarbij de technische inspecties'.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
5	Q-Shipping	8	'vanuit de Nederlandse vestiging'.	'vanuit de beide vestigingen'.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
6	Q-Shipping	8	Belangrijke reden ... verscherpte eisen.	Wij zouden geen enkele reden bedenken waarom het schip niet in Europa zou kunnen komen. Aan alle eisen werd voldaan en het schip kon laagzwavelige brandstof bunkeren en verstoken. De markt voor dit soort schepen is vaak trans-Atlantisch of Zuidoost Aziatisch georiënteerd. Het schip kwam zonder problemen eerder in zowel Japan als Australië en daar zijn de regels nog vaak strenger op het gebied van uitstoot- en bemanningswetgeving.	Ja	Verwijzing naar verscherpte milieueisen verwijderd. Tekst aangevuld met de inzet van het schip buiten Europa om commerciële redenen. Tekst wordt: Het schip opereerde in de periode voorafgaand aan het ongeval in de zogenaamde 'wilde vaart' en werd om commerciële redenen met name in trans Atlantische- en Zuidoost Aziatische gebieden ingezet. De frequentie waarbij het schip een Nederlandse- of West-Europese haven aandeed was hierdoor laag.
7	Q-Shipping	8	Het schip voldeed ... bemanningseisen.	... bemanningseisen van in totaal 13 personen.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
8	Q-Shipping	11	... voor alle vier de scheepskranen tegelijk.	Vorbereiding en aanhaken wordt per grijper gedaan. Wij stellen voor woord 'tegelijk' te laten vervallen.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
9	Q-Shipping	14	De ring waarbij de grijper ... dat het nodig was om op de grijper te klimmen.	Bij het aanhaken vanaf het platform zou het hijsblok ook evenredig lager komen te hangen. In dit specifieke geval werd de matroos geraakt en vervolgens naar beneden gelanceerd door dit hijsblok. Wij zijn dan ook van mening dat dit het ongeval niet zou hebben voorkomen. Verder staat in de bijgevoegde instructie van de fabrikant wel degelijk dat er op de grijper moet worden geklommen om zo de aanhaakring in de juiste positie te krijgen. Er kan hierna worden afgedaald naar het platform, maar uit vermoedelijke gemakzucht bleef de matroos staan.	Deels	De val zou dan 2 meter zijn geweest, in plaats van 6 meter. Daarnaast is het is door de Onderzoeksraad niet vastgesteld dat de matroos, los van de noodzaak op zich om op de grijper te klimmen, zich langer op de grijper bevond dan nodig. Het bewegen van het hijsblok had op elk moment tijdens het verblijf van de matroos op de grijper plaats kunnen vinden. Regel 'Dit is ook de ... in de handleiding opgenomen' verwijderd.
10	Q-Shipping	15	De oude bemanning werd ... hebben hierbij een rol gespeeld.	De nieuwe bemanning voldeed aan de kwalificaties die voor een Nederlands vlagschip geldig zijn, want anders mogen ze niet aanmonsteren. Dat betekent ook dat er zogenaamde endorsements zijn aangevraagd van hun buitenlandse certificaten op basis STCW verdrag. Daarbij hebben Turkse officieren en bemanningsleden over het algemeen veel kennis en ervaring van bulk carriers. Dit soort type schepen zijn namelijk erg in trek bij Turkse reders.	Ja	De bemanning had geldige certificaten (Nederlandse erkenning van hun vaarbevoegdheidsbewijs). Toegevoegd dat de bemanningen de juiste certificering had.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
11	Q-Shipping	16	Het is aan de scheepsmanager ... op het gebied van een gemeenschappelijke voertaal.	Zie onze opmerking hiervoor voor wat betreft competentie-opmerking. Alle zes personen zijn op ons kantoor in Istanbul geweest. Uit niets is toen gebleken dat er echt problematische omstandigheden zouden ontstaan op het gebied van voertaal. De matrozen spreken duidelijk minder goed Engels, maar waren op basis van professionele werktaal nog steeds geschikt om te kunnen communiceren.	Nee	Passage niet geschrappt. Uit het Indiasche onderzoeksrapport is gebleken dat onder andere het Turkse bemanningslid dat de kraan bediende onvoldoende Engels sprak, waardoor een Filipijns bemanningslid bij hem in de kraankabine zat om door middel van handgebaren de instructies van de bootsman te vertalen, die via de walkietalkie in het Engels verliepen.
12	Q-Shipping	16	Navraag is gedaan ... en daarmee kostenbesparend.	Zijn de nagevraagde Nederlandse rederijen relevant voor dit soort type schip en vaargebied en niet meer gelieerd aan bijvoorbeeld kustvaart of binnenvaart? Wij zouden niet weten waarom er namelijk naar een thuishaven, in dit geval Amsterdam, zou moeten worden gevaren om een overdracht naar een nieuwe eigenaar te bewerkstelligen.	Nee	Passage niet geschrappt. De nagevraagde rederijen waren relevant voor dit type schip en vaargebied. Verder staat in de tekst reeds 'Het is echter niet ongebruikelijk dat de overdracht, zoals in dit geval, in transit gebeurt .....
13	Q-Shipping	17	Het betrokken schip ... Nederland of omliggende landen.	Nogmaals verwijzing naar reden van vaargebied. Er is ons geen enkele milieutechnische reden bekend waarom het schip niet in de EU zou komen behalve om commerciële redenen.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst. Zie inzagereactie 8.
14	Q-Shipping	17	De verplichte jaarlijkse inspecties ... door de Turkse afdeling van de scheepsmanager.	De vloot werd over het algemeen verdeeld tussen het Nederlandse hoofdkantoor en Turkse branch office. De Zeeland Rotterdam is ook bezocht door de Nederlandse tak. Geografisch gebied en visa eisen waren vaak leidend voor wie er een bezoek zou brengen. EU, Canada, China en VS werd vaak door de Nederlandse tak opgepikt en de andere gebieden door ons branch office waar wij ook een DPA-assistent hebben zitten. De Nederlandse tak en Turkse tak waren wel degelijk op de hoogte van de zaken als laden en lossen aan boord en de werkverdeling tussen de twee vestigingen heeft hier geen negatieve invloed op gehad. Regelmatig rondschrijven en bulletins aan boord benadrukten de gewenste veiligheidsaspecten. De SOLAS trainingen werden opgevolgd en bemanning werden gedurende inspecties aangesproken op het correcte gebruik van veiligheidsmiddelen. Naar de bemanning toe kwamen wij dan ook over als een bedrijf en hebben wij nooit de nadruk gelegd op twee vestigingen.	Deels	Tekst gedeeltelijk aangepast. De scheepsbeheerder geeft aan dat er meerdere acties zijn ondernomen voor het correcte gebruik van veiligheidsmiddelen. Toch blijkt uit interviews dat de bemanning in het geval van haast zonder de juiste veiligheidsmiddelen te werk gaat.
15	Q-Shipping	20	Voorafgaand aan de ... speelden hierbij een rol.	In ons onderzoek zien we zeker de factor tijdsdruk terugkomen voor dit specifieke ongeval, maar uit geen enkele verklaring kunnen wij opmaken dat het ontbreken van een gemeenschappelijk taal hierbij een rol hebben gespeeld.	Nee	Niet aangepast, betreft een mening en geen feitelijke correctie (conclusiehoofdstuk).
16	Q-Shipping	20	Hierbij is ... van de nieuwe bemanning.	Wij zien geen opmerkelijke tekortkomingen in de sloopspecifieke ervaring van de nieuwe bemanning. De bemanning had relevante ervaring en certificering met bulk carriers en zou qua C.V. moeten aansluiten bij dit type schip. De scheepsmanager heeft zijn eindverantwoordelijkheid serieus genomen. Hierdoor zijn de 6 nieuwe bemanningsleden o.a. nog op ons kantoor in Turkije geweest en hier ook geïnterviewd om een beeld te vormen van de bemanning.	Nee	Niet aangepast, betreft een mening en geen feitelijke correctie (conclusiehoofdstuk).
17	Q-Shipping	20	Omdat het schip ... van de rederij.	Het ontbreekt hier ons aan de relevantie om de geografische locatie van het schip te noemen als reden voor gebrek aan toezicht. Wellicht voor ILT relevant, maar onze schepen komen zeer zelden in Nederland en toch voldeden we aan alle eisen vanuit diverse vlagstaten en klasse bureaus omtrent het fysieke bezoek aan schepen.	Nee	Niet aangepast, betreft een mening en geen feitelijke correctie (conclusiehoofdstuk). Uit interviews door de Indiasche onderzoekers blijkt bovendien dat de bemanning in het geval van haast zonder de juiste veiligheidsmiddelen te werk gaat. Als dit bekend was heeft de scheepsbeheerder onvoldoende gedaan om dit aan te pakken. Mogelijk doordat het schip zich zelden in Nederland bevond, was het echter niet bekend. Het feit dat aan alle eisen voldaan is, wil nog niet zeggen dat er geen verbetering mogelijk is.
18	Q-Shipping	21	Het toezicht op de operaties ... de Turkse vestiging van de rederij.	Het technische toezicht op de operaties ... de Turkse branch office van de rederij.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
19	Ministerie IenW	5	... een lager gelegen platform.	De matroos viel van de grijper op het hoofddek. De grijper stond op een platform, dat ca. 2.5 meter boven het hoofddek lag.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
20	Ministerie IenW	6	Door hen is in kort.	Vermoedelijk een verschrijving.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
21	Ministerie IenW	10	'met maten in centimeters' -> met maten in millimeters	'met maten in millimeters'. Het is niet aannemelijk dat deze maten in centimeters zijn, dan zou dit een zeer grote grijper betreffen.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
22	Ministerie IenW	11	... loslocatie in de haven van Mumbai te varen.	... loslocatie op zee nabij de haven van Mumbai te varen'. Er moest gelost worden in bakken. Daarvoor moest het schip wel een stuk verplaatsen, maar dat zou nog steeds op zee plaatsvinden en niet in de haven van Mumbai.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
23	Ministerie IenW	11	... procedures rondom het lossen in de haven van Mumbai.	... procedures rondom het lossen. Zie inzagereactie 11.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
24	Ministerie IenW	11	... op een platform dat twee meter boven het dek uitstak.	... op een platform dat twee en een halve meter boven het dek uitstak. Er zijn 8 treden op de ladder, deze zitten 300 mm uit elkaar, dus dat is al 2.4 m. en dan zit er nog een klein hoogteverschil tussen de laatste trede en het platform. Bij elkaar dus ca. 2.5 m.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
25	Ministerie IenW	11	Nabij de grijper stonden de bootsman, een andere recent aan boord gekomen matroos en een Filipijnse matroos (het slachtoffer).	Nabij de grijper stonden de bootsman, een andere recent aan boord gekomen matroos en twee Filipijnse matrozen (waaronder het slachtoffer). Uit ILT onderzoek is gebleken dat de Filipijnse deck boy, zich ook bij de grijper bevond.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
26	Ministerie IenW	11	Rond 16.40 uur .... via op de grijper gelaste treden.	Ook de observant wandelde nog langs de werkplek en heeft aanwijzingen gegeven om hieuwlijnen te gebruiken. De observant was de toekomstige eerste stuurman. De observant heeft zich ook nog bemoeid met de werkzaamheden, maar is vóórdat het ongeval daadwerkelijke gebeurde, weer doorgelopen over dek. Hij was op zoek naar de eerste stuurman.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst. Tekst wordt: 'Rond 16.40 uur waren de bootsman en de beide matrozen bezig met het bevestigen van de haak aan de voorste kraan op het platform van de grijper. Eén van de matrozen (het slachtoffer) was op de grijper was geklommen, via op de grijper aanwezige treden. De officier die aan boord was als observant hield zich ook nog even bezig met het proces, maar liep weg om de eerste stuurman te zoeken'.
27	Ministerie IenW	11	De bootsman begeleidde de haak van de kraan met behulp van een hieuwlijn.	De twee matrozen begeleidde de haak van de kraan met behulp van een hieuwlijn'. Uit verklaringen aan de ILT kan worden opgemaakt dat twee matrozen de hieuwlijn vasthielden, en niet de bootsman.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
28	Ministerie IenW	14	... gelost moest worden in de haven van Mumbai.	... gelost moest worden in bakken die langszij zouden komen op de loslocatie, nabij de haven van Mumbai. Het lossen gebeurde niet in de haven, maar op zee, in bakken die langszij kwamen.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.
29	Ministerie IenW	15	Afstemming hierover voor wat betreft de kwalificaties van de nieuwe bemanningsleden vond niet plaats.	De Turkse officieren waren wel in het bezit van een Nederlandse erkenning van hun vaarbevoegdheidsbewijs.	Ja	Toegevoegd: 'De bemanning had geldige certificaten (Nederlandse erkenning van hun vaarbevoegdheidsbewijs)'.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
30	Ministerie IenW	16	Er waren voldoende Engels sprekende bemanningsleden aan boord om te voldoen aan het minimum aantal bemanningsleden. De boventallige niet goed Engels sprekende bemanningsleden werden tijdens de reis echter ook ingezet voor werkzaamheden aan boord.	Er waren voldoende Engels sprekende bemanningsleden aan boord om te voldoen aan het minimum aantal bemanningsleden. De boventallige niet goed Engels sprekende bemanningsleden werden tijdens de reis echter ook ingezet voor werkzaamheden aan boord. Drie van de vijf niet goed Engels sprekende bemanningsleden vervulden een functie, zoals vereist conform het Minimum Safe Manning Document (MSMD). Qua aantallen klopt dit mogelijk, maar er waren precies genoeg officieren aan boord, waaronder de Turkse 3de stuurman en de Turkse HWTK. Er moesten 4 matrozen met STCW kwalificatie II/4 aan boord zijn. Er waren 5 matrozen aan boord, die hieraan voldeden, waarvan 2 Turkse matrozen. Er waren dus ten minste 3 niet goed Engels sprekende bemanningsleden aan boord, die in functie waren, zoals vereist in het MSMD.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst. 'boventallige' weggelaten; De niet goed Engels sprekende bemanningsleden werden tijdens de reis echter ook ingezet voor werkzaamheden aan boord en drie van hen vervulden een functie zoals vereist conform het MSMD.
31	Ministerie IenW	17	Hoewel deze bemanningsleden boventallig waren, werden zij wel ingezet voor werkzaamheden aan boord.	Slechts 2 van deze 5 bemanningsleden waren boventallig. Bovendien werden alle 5 bemanningsleden ingezet voor werkzaamheden aan boord.	Ja	Zin verwijderd: 'Hoewel deze bemanningsleden boventallig waren, werden zij wel ingezet voor werkzaamheden aan boord.' Inderdaad was maar een deel van de niet goed Engels sprekende bemanning was boventallig.
32	Ministerie IenW	18	Een belangrijk verschil is dat bij de vlaggenstaatinspecties op systeemniveau wordt gekeken naar de prestaties van zowel het schip als de relatie met de scheepsbeheerder. In algemene zin kan de vlaggenstaatinspectie binnen de voor handen zijnde middelen van toezicht gezien worden als een vorm van vergunningverlening. ILT voert deze inspecties uit op Nederlands gevlagde schepen.	Incorrect. De vlaggenstaatinspecties zijn tot inwerkingtreding van het vernieuwde toezicht vrijwel alleen object inspecties en niet systeemgericht. De inspecties aan boord zijn vergelijkbaar met een de wijze waarop een havenstaatcontrole wordt uitgevoerd met een nadere focus op bepaalde nationale eisen. Deze inspecties hebben niets met de vergunningverlening te maken en staan hier volledig los van.	Ja	Tekst conform de inzagereactie herschreven. Tekst wordt: 'Havenstaat of Port State Controles vinden in internationaal verband plaats waarbij zeeschepen wereldwijd geïnspecteerd worden door nationale inspecteurs. Binnen de vormen van toezicht kan dit gezien worden als het toezicht op de naleving. Deze inspecties vinden aan boord plaats ongeacht de vlaggenstaat waaronder het schip vaart, met uitzondering van schepen die varen onder de vlag van de controlerende havenstaat. Wereldwijd zijn hiervoor internationale samenwerkingsverdragen (MoU's) opgesteld waarbinnen inspectieresultaten kunnen worden uitgewisseld. Voor de Europese lidstaten geldt hiervoor een verplichte EU richtlijn die zijn werking vindt binnen de (grotere) regio van het Paris MoU'.
33	Ministerie IenW	18	Deze inspecties vinden aan boord plaats ongeacht de vlaggenstaat waaronder het schip vaart.	Deze inspecties vinden aan boord plaats ongeacht de vlaggenstaat waaronder het schip vaart met uitzondering van schepen die varen onder de vlag van de controlerende havenstaat.	Ja	Tekst toegevoegd.
34	Ministerie IenW	18	Voor Europa is hiervoor het Paris MoU van kracht.	Voor de Europese lidstaten geldt hiervoor een verplichte EU richtlijn die zijn werking vindt binnen de (grotere) regio van het Paris MoU.	Ja	Tekst overgenomen, voetnoot met verwijzing naar EU-richtlijn toegevoegd.
35	Ministerie IenW	18	ILT houdt er middels de vlaggenstaatinspecties toezicht op dat schepen voldoen aan de Maritime Labor Convention .... certificerende inspecties zijn door ILT uitbesteed aan een aantal erkende organisaties.	Voor schepen van 500 GT en erboven worden de certificerende inspecties (en afgifte van het MLC certificaat) uitgevoerd door de klassenbureaus namens de Minister. Voor schepen die niet certificaat-plichtig (onder 500 GT) zijn is er een regime dat ze door de vlaggenstaat worden geïnspecteerd en het rapport van deze inspectie dient als bewijs dat ze voldoen (voor een periode van maximaal 3 jaar).	Ja	Voetnoot toegevoegd over schepen onder 500 GT.
36	Ministerie IenW	19	Hierbij wordt onder andere ... niet bezocht kan worden.	... in Nederland komen ten minste een kantooraudit plaatsvinden om de effectiviteit van de beheersingsmaatregelen die ten doel hebben de veiligheid- en milieueisen op te volgen en om de veiligheidsstructuur vast te stellen. Wijzigingen: - Geen inspectie, maar een audit. - Doel om effectiviteit van maatregelen vast te stellen, niet om blinde vlek te verkleinen.	Ja	Tekst conform de inzagereactie herschreven. Tekst wordt: 'Hierbij wordt onder andere een nieuwe selectietool ontwikkeld en zal bij schepen die niet of nauwelijks in Nederland komen ten minste een kantooraudit plaatsvinden. Deze heeft ten doel de veiligheid- en milieueisen op te volgen en om de veiligheidsstructuur vast te stellen'.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
37	Ministerie IenW	19	De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) loopt als Nederlandse maritieme toezichthouder bij vlaggenstaatinspecties tegen eenzelfde soort probleem als de scheepsmanager aan, doordat het structureel aan capaciteit ontbreekt om vlaggenstaatinspecties aan boord van Nederlandse schepen in het buitenland te doen.	Onduidelijke zin. De scheepsmanager en zijn verantwoordelijkheden ten aanzien van het beschikbaar stellen van middelen om de veiligheid te borgen is niet te vergelijken met verantwoordelijkheden ten aanzien van de overheidstaken. Gaarne schrappen.	Nee	Passage niet geschrapt. Wel de zin toegevoegd ' Hierbij is overigens de verantwoordelijkheid van de scheepsmanager niet te vergelijken met de verantwoordelijkheden ten aanzien van overheidstaken'.
38	Ministerie IenW	19	De verantwoording voor de veilige operatie aan boord van het schip en het voorkomen van dit specifieke ongeval lag in dit geval vooral bij de scheepsmanager/kapitein en de bemanning.	Ingevoegd 'kapitein' i.p.v. 'bemanning'.	Nee	De kapitein is onderdeel van de bemanning.
39	Ministerie IenW	21	Uit het onderzoek ... aan boord van het schip.	Zin bevat vermoedelijk een verschrijving.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst.