

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT: 'BEKNELLING DOOR SLEEPDRAAD MET FATALE AFLOOP - LESSEN UIT HET ONGEVAL AAN BOORD VAN DE SLEEPBOOT EN AVANT 7'

Leeswijzer: De vierde en vijfde kolom geven de letterlijke tekst weer van de reactie van inzagepartijen. In de laatste kolom staat een toelichting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op de wijze van verwerken van de reacties van partijen.

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	Kapitein	2.1	"De begeleidend kapitein ... zijnde kapitein."	Toevoeging: Daaraan moet worden toegevoegd dat hij tevens als uitkijk tijdens manoeuvres aan boord was. Gelet op de zichtbeperking vanuit de stuurhut had de kapitein aan de rederij gevraagd om een officier die als uitkijk kon fungeren, de kapitein heeft de rederij niet gevraagd om een vervangende mentor.	Nee	De rol van de begeleidend kapitein aan boord wordt beschreven in paragraaf 3.4.
2	Kapitein	2.1	"Bij rederij ... En Avant 9."	Correctie: De kapitein heeft op alle zeeschepen van rederij Muller wel eens gevaren behalve de En Avant 30. Verder heeft hij langer dan jaar (bijna 1,5 jaar) bij rederij Muller gewerkt voordat hij startte met zijn opleiding tot sleepbootkapitein.	Ja	Tekst aangepast; "ruim een jaar stuurman geweest aan boord van verschillende zeeslepers van de rederij."
3	Kapitein	2.1	"Op de momenten ... boven de sterkte."	Nadere toelichting: Als hij boven de sterkte meevaart, dan wordt niet voldaan aan het MSMD, dan gelden namelijk de eisen van zeegebied 3. Het klopt wel dat de rederij het altijd zo heeft gezien als dat de mentor boven de sterkte meevoer en dat – ook op zeepapieren – aan boord van de EA7 kon worden volstaan met een kapitein en een matroos. De kapitein was het daar niet mee eens; hij is van mening dat er – conform MSMD – een extra officier (bij voorkeur een maritime officer) aan boord moet zijn.	Nee	Tekst is feitelijk juist.
4	Kapitein	2.1	"Hij was ... door de kapitein."	Toevoeging: Tijdens dekwerkzaamheden liep hij mee met de matroos die hem daar begeleidde.	Nee	De taakverdeling aangaande de stagiair wordt beschreven in paragraaf 3.4.4.
5	Kapitein	2.1	"Er stond ... geen stroming."	Toevoeging: Het regende zacht. Uit alle verklaringen en filmbeelden blijkt dat het af en aan miezerde/zacht regende.	Ja	Tekst toegevoegd: "het miezerde licht."
6	Kapitein	2.2		Toevoeging: Uit de verklaringen volgt dat de sleepdraad op het moment van het ongeval om de middenbolder lag en zij op weg waren naar de kopbolder. Het lijkt volledig om dit hier ook te vermelden. (N.B. soms wordt in het rapport voorbolder en soms kopbolder genoemd; dit kan verwarrend zijn).	Deels	Het woord voorbolder is vervangen door kopbolder. De voorgestelde toevoeging staat reeds in hoofdstuk 3.
7	Kapitein	2.2	"Terwijl ... dan gebruikelijk was."	Correctie: Uit het p-v van de verkeersbrigadier blijkt dat het niet ongebruikelijk is in de dynamiek van het varen dat een schip soms verder doordraait. Toevoeging: Ten onrechte is geen melding gemaakt dat de sleepdraad achter een autoband zat en daar met de hand door de stagiaire vandaan is weggehaald, en dat op dat moment de sleepdraad strak kwam te staan.	Nee	Uit breder onderzoek blijkt dat deze specifieke draai verder dan gebruikelijk was. In paragraaf 2.2 wordt reeds benoemd dat de sleepdraad achter een autoband werd weggehaald door de stagiair.

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
8	Kapitein	2.2	"De sleepdraad ... opbouw van de sleepboot."	Correctie: Het is onaannemelijk dat (alleen) door het verder doordraaien het ongeval is gebeurd. Het verklaart namelijk de zwiep waarmee de sleepdraad kwam strak te staan niet.	Nee	De sleepdraad was vastgemaakt op zowel de sleepboot als het zeeschip. Dit beperkt de draairuimte. Onderzoek wijst uit dat de marge klein is tussen het moment dat de sleepdraad nog net het water raakt en het moment dat deze op spanning is tussen de sleepboot en het zeeschip. Vanwege de beperkte ruimte kan dit snel met kracht gepaard gaan.
9	Kapitein	2.2	"Na het incident ... werden gebracht."	Toevoeging/correctie: Het is vollediger om ook te vermelden dat na het verbreken van de sleepdraad meteen eerste hulp is verricht door de kapitein (reanimeren e.d.). Overigens is de matroos niet naar het ziekenhuis gebracht.	Deels	Tekst is aangepast naar: "Na het incident werd aan boord de sleepverbinding met de bulkcarrier direct verbroken en eerste hulp aan de matroos verleend."
10	Kapitein	3.2	"De directe oorzaak ... op spanning kwam."	Correctie: Zie de blauw gearceerde opmerkingen hiervoor.	Nee	Zie punt 8.
11	Kapitein	3.3.1		Correctie: Uit het strafrechtelijk en tuchtrechtelijk onderzoek blijkt niet dat er onvoldoende loos in de sleepdraad zat en dit wordt hier wel als feit gepresenteerd. Dat de sleepdraad onvoldoende loos is, is ook niet te zien op de camerabeelden. De sleepdraad is daarop heel slecht te zien en er zit ook nog enige rek in de sleepdraad. Ook hiervoor geldt dat dit niet de zwiep kan hebben veroorzaakt. Verder is opmerkelijk dat niet wordt vermeld dat de sleepdraad achter een autoband zat en de sleepdraad bij het met de hand vrijmaken daarvan strak is komen te staan. Zie ook voorgaande opmerkingen.	Nee	Tekst is feitelijk juist, uit onderzoek is gebleken dat er onvoldoende loos in de sleepdraad zat om de draai op te vangen. Zie punt 7, in paragraaf 2.2 wordt benoemd dat de sleepdraad achter een autoband werd weggehaald door de stagiair.
12	Kapitein	3.3.2	"Uit de gevoerde ...gebruikelijke werkwijze."	Nadere toelichting: De kapitein kan alleen voor zichzelf spreken, maar hij was zich zeer bewust van het risicovolle karakter van de manoeuvre en wees ook de matroos er regelmatig op dat hij niet met zijn handen aan de sleeptros moest zitten om die weer 'goed' te krijgen, dat hij dan moet weglopen en de kapitein het moet laten oplossen met manoeuvreren.	Deels	Het risicobewustzijn van de kapitein in verband met de manoeuvre wordt erkend en hier wordt in het rapport impliciet aandacht aan besteed. De manoeuvre werd niet door gehele bemanning als risicovol gezien, noch door de rederij.
13	Kapitein	3.3.3		Correctie en toevoeging: Dezelfde manoeuvre is eerder op de dag in dezelfde bemanningssamenstelling uitgevoerd, inclusief de begeleidend kapitein. Voorafgaand aan die manoeuvre is met iedereen een toolbox meeting gehouden. Voorafgaand aan de tweede maal dezelfde manoeuvre is weer een toolbox meeting met iedereen gehouden. De manoeuvre is dus eerder op de dag zonder problemen uitgevoerd in dezelfde bemanningssamenstelling, inclusief voorafgaande toolbox. Bij de tweede toolbox-meeting was ook iedereen aanwezig. In deze passage staan dus een aantal onjuistheden.	Deels	Tekst toegevoegd: "Op de dag van het ongeval waren vier havenassistenties. De eerste assistentie, om 06:30 uur, werd uitgevoerd door de matroos, de stagiair en een inhuurkapitein. De andere drie assistenties werden uitgevoerd door de matroos, de stagiair, de begeleidend kapitein en de kapitein. De tweede assistentie van die dag had een manoeuvre gelijk aan de manoeuvre bij het verhalen van de Tia Marta, de laatste assistentie, waarbij het ongeval plaatsvond."
14	Kapitein	3.4.1	"Volgens dit ... sterkte mee." (en ook het oranje vlak bovenaan pag. 18, en ook pag. 24, regel 9-11 en het oranje vlak op die pagina).	Correctie: Dit klopt volgens de kapitein niet, voor zeegebied 3 zijn drie bemanningsleden nodig, zie ook eerder in het rapport, pag. 7.	Nee	Tekst is feitelijk juist.
15	Kapitein	3.4.4	"Op de dag ... met de kapitein."	Nadere toelichting: de kapitein heeft een keer eerder met de begeleidend kapitein meegevaren aan boord van de En Avant 7. Toen was de begeleidend kapitein de kapitein en kapitein was toen officier en net begonnen met de opleiding tot kapitein. Ook heeft de begeleidend kapitein in het begin wegwijs gemaakt aan boord en met manoeuvreren.	Ja	Tekst aangepast: "Op de dag van het ongeval voer de begeleidend kapitein voor de eerste keer mee als begeleider met de kapitein. De kapitein en de begeleidend kapitein hadden één keer eerder samen gevaren, toen was de begeleidend kapitein in de functie van kapitein en de kapitein in de functie van officier."

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
16	Kapitein	3.4.4	"De begeleidend kapitein ... als extra paar ogen."	Nadere toelichting: Uit de verklaringen van de begeleidend kapitein in het strafrechtelijke onderzoek blijkt duidelijk, op verschillende punten, dat hij zichzelf tijdens de manoeuvre zag als de uitkijk, als het extra paar ogen van de kapitein, precies zoals de kapitein de rol van de begeleidend kapitein ook zag en waarnaar hij had gevraagd bij rederij Muller. Het verbaast om hier te lezen dat de begeleidend kapitein zich niet zou zien als een officier die op de uitkijk staat op de bakboordvleugel.	Deels	Tekst verduidelijkt: "De begeleidend kapitein was in de veronderstelling dat hij mee was om de kapitein te begeleiden in zijn opleiding door mee te kijken en eventueel aanwijzingen te geven terwijl de kapitein hem vooral zag als officier die op de uitkijk staat."
17	Kapitein	3.4.4	De gehele passage en ook het oranje vlak (regel 16-19 op pag 21).	Correctie: Het klopt dat er verwarring is ontstaan. Daarbij is niet zo dat stuurboord de 'juiste' kant was. Het is om het even over welke kant wordt 'meegelegd'. De kapitein meent dat met de loods is afgesproken over bakboord, zo was de bemanning ook geïnstrueerd. Gelet op het moment waarop het ongeval heeft plaatsgevonden, aan het einde van de draai over bakboord, is onaannemelijk dat de verwarring tussen kapitein en loods daadwerkelijk ervoor heeft gezorgd dat er verwarring was bij de bemanning van de EA 7.	Nee	In de tekst wordt de situatie voor aanvang van de manoeuvre geschetst, niet ten tijde van het ongeval. De communicatie met de loods gebeurde over de marifoon waardoor de verwarring hoorbaar was voor de stagiair en de begeleidend kapitein.
18	Kapitein	3.4.4	"De stagiair ... portofoon."	Nadere toelichting: Omdat zij naast elkaar lopen, is het niet mogelijk om beiden een portofoon te dragen, dan interfereren de signalen. Het lijkt erop alsof de matroos met de stagiair heeft afgesproken dat hij hem op zijn jas zou dragen.	Deels	Tekst toegevoegd ter verduidelijking: "Omdat de signalen van portofoons interfereren op zo een korte afstand, was het voor de matroos en de stagiair niet mogelijk allebei een portofoon te dragen." Het is niet uit het onderzoek naar voren gekomen wat de exacte reden was dat de stagiair en niet de matroos de portofoon droeg.
19	Kapitein	3.4.4	"De kapitein ... te voorzien."	Nadere toelichting: De kapitein is het hiermee eens. Hij heeft destijds ook bij de rederij aangegeven dat hij liever geen stagiaire wilde, maar de rederij heeft het toch doorgezet.	Nee	De toelichting is ter kennisgeving aangenomen.
20	Kapitein	3.4.6	"In beide gevallen .. binnenvaartbewijs moeten hebben."	Vraag: Onduidelijk is voor de kapitein uit welke regelgeving dit blijkt; voor de kapitein (en waarschijnlijk ook voor rederij Muller) is dit nieuw. Voor dit geval is van belang dat de haven Moerdijk een zeehaven is.	Nee	De haven van Moerdijk valt onder binnenwater. De Nederlandse binnenwateren wordt onderscheiden van zeevaart door de buitengaatslijn zoals beschreven in Besluit vaststelling lijn ex artikel 1 Schepenwet. Bemanningseisen: https://wetten.overheid.nl/BWBR0025958/2022-05-19#Bijlage5.7 .
21	Kapitein	4		Correcties: Er zijn een aantal punten die te kort door de bocht of onvolledig zijn weergegeven. Overigens is de kapitein het wel eens met de opmerkingen over het opleidingstraject, de vastlegging daarvan e.d. Nadere toelichting: - De kapitein kan zich voorstellen dat, als de Onderzoeksraad dat ook vindt, aandacht wordt besteed aan de afhankelijkheidsrelatie waarin een kapitein (op een bepaalde tijd contract en in opleiding) zich kan bevinden, welke druk dan wordt uitgeoefend (zoals wel een stagiaire en als hij vraagt om vaste uitkijk dat daar niet professioneel op wordt gereageerd) en welke beheersmaatregelen daarvoor kunnen worden getroffen. - Verder zou ook kunnen worden gekeken naar verbeteringen aan het schip, zoals geen autobanden of camera's aan dek.	Nee	De inzageperiode dient als een controle op de feiten in het onderzoek en juiste weergave daarvan. Inzagereacties worden overgenomen als de Onderzoeksraad hier aanleiding toe ziet. De resultaten van het onderzoek en de feiten zijn hierin leidend. Voorafgaand aan een onderzoek stelt de Onderzoeksraad een focusnotitie op waarin de richting en afbakening van een onderzoek bepaald worden. De afhankelijkheidsrelatie zoals in de inzageperiode wordt geschetst, valt buiten de scope van het onderzoek. Uit het onderzoek is een aantal aanbevelingen gekomen. Deze aanbevelingen zijn doelaanbevelingen onder andere gericht aan de rederij. De aanbeveling zoals in de inzageperiode is opgenomen, kan onderdeel zijn van de manier waarop de partij aan wie de aanbeveling is gericht, deze inricht.

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
22	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	2.1	"en drie bemanningsleden volgens de Binnenvaartregeling."	Krachtens de bekendmaking minimumbemanning van sleepboten en havensleepboten op de binnenwateren van 7 augustus 2003 (stcrt. 2003, 165) is de betreffende regeling, die uitgaat van drie bemanningsleden in de binnenvaartregeling niet van toepassing op sleepboten die zijn voorzien van geldige certificaten voor de zee- of kustvaart. Daar komt nog bij dat uit artikel 1, onderdeel b van de Wet zeevarenden blijkt dat deze wet te allen tijde op dit schip van toepassing is. Dat zou alleen niet het geval zijn indien de En Avant 7 (met een zeebrief) uitsluitend zou varen op de Nederlandse binnenwateren. Dat is niet het geval. Ik wijs ook nog op de memorie van toelichting bij de aanpassing van artikel 2 van de Wet zeevarenden, zoals vermeld in de begeleidende brief.	Nee	Voor het rapport is gebruik gemaakt van de ten tijde van het ongeval geldende Binnenvaartwet en Binnenvaartregeling. Bij de inwerkingtreding van de Binnenvaartregeling (en bijlage 5.7) is geen uitzondering op het toepassingsbereik opgenomen en is niet verwezen naar de bekendmaking minimumbemanning van sleepboten en havensleepboten op de binnenwateren (gebaseerd op het inmiddels vervallen Besluit vaartijden en bemanningsterkte).
23	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	2.1	"Daarnaast staat in de Binnenvaartregeling beschreven wat op het binnenwater de minimumbemanning behoort te zijn van sleepboten die havendiensten verrichten."	Deze tekst dient verwijderd te worden in verband met de uitzonderingssituatie, zoals hierboven vermeld.	Nee	Zie punt 22.
24	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	2.1	Achter het woord "boord", graag vermelden: "te weten: twee bemanningsleden."	Nu het gaat om het varen binnen havengrenzen/binnenwateren en niet-continu vaart, is de stuurman en de officier belast met een machinekamer niet vereist en zijn er dus in casu twee bemanningsleden vereist. Ter verduidelijking lijkt het mij van belang om dat op te nemen. Het kan niet zo zijn dat er bij de documentatie volgens "Safe Manning" bij het varen in binnenwateren twee bemanningsleden vereist zijn en volgens de Binnenvaartregeling drie bemanningsleden. Het is mijns inziens ook om die reden dat in voornoemde Staatscourant is opgenomen dat de betreffende regeling voor de binnenvaart (uitgangspunt drie bemanningsleden) niet van toepassing is op sleepboten die zijn voorzien van zeevaartpapieren.	Nee	Dit staat reeds vermeld in de tekst en in de tabel, en zie reactie onder punt 22.
25	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	2.1	Achter het woord "sterkte" graag de navolgende tekst opnemen: "Dat gold ook voor de begeleidend kapitein ten tijde van de manoeuvre."	De regulier begeleidende mentor voer in beginsel altijd mee met de kapitein, de matroos en de stagiair. Net zoals de mentor boven sterkte meevoer, voer de begeleidend kapitein ook boven sterkte mee.	Nee	Dit staat in 3.4.1 toegelicht.
26	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.3.2	Graag weglaten "dat de bemanning de manoeuvre niet in die mate als gevaarlijk beschouwde."	Uit de gesprekken blijkt dat de bemanning de manoeuvre als gebruikelijk beschouwde, een regulier voorkomende manoeuvre, maar niet dat die manoeuvre als niet-gevaarlijk werd beschouwd. Elke manoeuvre vereist oplettendheid. Door deze tekst wordt gesuggereerd dat er wellicht met enige nonchalance is omgegaan met de veiligheid, hetgeen niet aan de orde was.	Deels	Uit de door de Onderzoeksraad gevoerde gesprekken bleek dat de manoeuvre als gangbaar werd gezien waardoor de gevaarlijke zone waarin de bemanningsleden zich bevonden niet als zodanig gezien en benoemd werd. Tekst aangepast naar: "Uit de gevoerde gesprekken bleek dat de bemanning de manoeuvre als een gebruikelijk werkwijze beschouwde. Niet alle potentiële gevaren werden hierdoor door de gehele bemanning gezien."
27	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.3.2	Graag weglaten de regels "Niet alle potentiële gevaren werden hierdoor door de bemanning gezien. Ook niet na een verandering van de situatie door een wijziging in de bemanningssamenstelling waarbij de vaste mentor vervangen werd door de begeleidend kapitein en een stagiair mee liep aan dek."	Zie hiervoor. Voor wat betreft de wijziging van bemanningssamenstelling geldt hetzelfde. Daar komt nog bij dat de begeleidend kapitein heeft verklaard dat hij de betreffende manoeuvre eerder met de kapitein heeft gedaan en zich van tevoren heeft vergewist van de stand van zaken/ervaring van de kapitein.	Deels	De begeleidend kapitein had een keer eerder de manoeuvre met de kapitein gedaan, daarbij heeft hij een aanwijzing gegeven. Tekstverduidelijking: "Niet alle potentiële gevaren werden hierdoor door de gehele bemanning gezien."

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
28	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.3.2	Graag het woord "zeer" uit de tekst halen en ook weglaten "met als gevolg dat de matroos en de stagiair zelf ook alert moesten zijn op mogelijk gevaar."	Uit de foto's en de verklaringen (zie mail) blijkt dat de kapitein zicht had op het voorschip en als hij uitrekte ook deels, maar beperkt, aan de voorkant op gangboord. Verder merk ik op dat het onjuist is dat de matroos en stagiair zelf ook alert moesten zijn op mogelijk gevaar. Op zich moet eenieder altijd uiteraard uitkijken en alert zijn op gevaren, maar het is niet zo dat door de betreffende bouw van het schip matroos en stagiair zelf alert moesten zijn op mogelijk gevaar. De begeleidend kapitein was juist ook aan boord gekomen om de positie van de bemanning in het gangboord in de gaten te houden en om te controleren of de sleeptros goed om de bolders heen kwam. De kapitein had het zicht op de sleeptros vanuit het zeeschip, zodat alle mogelijke zaken die in de gaten moesten worden gehouden in de gaten konden worden gehouden.	Deels	Tekst aangepast: het woord "Zeet" is verwijderd. De kapitein had beperkt zicht en was, omdat hij aan het roer stond, degene met de zeggenschap over de sleepdraad. Geen visueel contact en geen radio contact (de matroos was niet in het bezit van een portofoon) maakt dat de matroos en de stagiair zelf ook alert moesten zijn. De begeleidend kapitein was boven de sterkte mee en had geen formele rol anders dan ondersteuning en extra paar ogen voor de in opleiding zijnde kapitein. Daarnaast is niet duidelijk geworden op wat voor manier de begeleidend kapitein de bemanning in het gangboord had moeten attenderen op mogelijk gevaar.
29	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.3.2	Graag weglaten: "De aanwezigheid van de stagiair aan dek gaf de matroos een extra taak. Naast letten op zijn eigen veiligheid en eigen werkzaamheden moest hij ook uitleg geven en toezicht."	Uit de verklaringen (bij de Arbeidsinspectie) blijkt dat het niet de taak van de matroos was om uitleg te geven en toezicht te houden op de veiligheid van de stagiair. Dat was een taak van de kapitein. Om de kapitein te helpen bij het toezicht op de personen werkzaam in het gangboord was ook de begeleidend kapitein betrokken.	Nee	De kapitein had gedurende het leertraject van de stagiair het algehele toezicht op de stagiair. Op het moment dat de stagiair met de matroos meeliep op dek, werd, doordat de matroos hoger in rang was dan de stagiair en meer ervaring had, automatisch een toezichthoudende taak opgelegd.
30	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.3.2	Graag weglaten de woorden "houden op de veiligheid van de onervaren stagiair."	Zie hierboven.	Nee	Zie punt 29.
31	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.3.3	Graag aanpassen de zinsnede "Dat overleg was vooral gericht op uitleg aan de stagiair, waardoor het bespreken van de veiligheidsrisico's met de meer ervaren bemanningsleden niet aan bod kwam terwijl de bemanningssamenstelling was veranderd door zowel de inzet van de stagiair als de nieuw toegevoegde begeleidend kapitein."	Zoals aangegeven in de begeleidende brief is ook uitleg gegeven aan de matroos en de begeleidend kapitein. De wisseling van bemanning/de nieuw toegevoegde begeleidend kapitein heeft geen invloed gehad, omdat op diezelfde dag een zelfde manoeuvre eveneens in de aanwezigheid van de begeleidend kapitein heeft plaatsgevonden, die goed verliep.	Deels	Tekst aangepast naar: "De kapitein had het uitvoeringsplan van de manoeuvre voorafgaand aan de assistenties van die dag besproken in een mondelinge toolbox meeting. In de toolbox meeting legde de kapitein aan de begeleidend kapitein en de stagiair uit hoe ze de manoeuvre zouden gaan doen en wat de rol- en taakverdeling van eenieder zou zijn. Dit overleg was vooral gericht op uitleg aan de stagiair, waardoor het bespreken van de veiligheidsrisico's met de meer ervaren bemanningsleden niet aan bod kwam, ondanks het feit dat terwijl de bemanningssamenstelling ten opzichte van de eerste assistentie was veranderd door zowel de inzet van de stagiair als de nieuw toegevoegde begeleidend kapitein. Het uitvoeringsplan werd door de kapitein apart met de matroos besproken. Ook de werkwijze in geval van dreigend gevaar werd met de matroos besproken. Wanneer gevaar dreigt moet de bemanning die zich in het gangboord bevindt weglopen en vervolgens de onveilige situatie melden. Het is in het onderzoek niet duidelijk geworden of deze werkwijze ook met de begeleidend kapitein en de stagiair was besproken. Naast de toolbox meeting werd de manoeuvre ook vooraf doorgesproken tussen de loods aan boord van de bulkcarrier en de kapitein van de sleepboot. Dit overleg gebeurde via de radio en was bedoeld om te zorgen dat alle partijen op de hoogte waren van de manier waarop de havenassistentie uitgevoerd zou worden."

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
32	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.3.3	Graag aanpassen de zin: "De manoeuvre werd niet doorgesproken met de hele bemanning in de nieuwe bemanningssamenstelling en doordat de manoeuvre als gangbare manoeuvre werd gezien, had men minder oog voor de risico's."	Zoals hierboven aangegeven is de manoeuvre wel doorgesproken met de hele bemanning in de nieuwe bemanningssamenstelling en blijkt niet uit de gesprekken dat men minder oog had voor de risico's. Dat de manoeuvre als een gangbare manoeuvre werd beschouwd, heeft niet automatisch tot gevolg dat men dan minder oog heeft voor de risico's. Er was een toolboxmeeting geweest, waarin werd besproken wat ieders taken zouden zijn.	Nee	Uit interviews komt naar voren dat niet iedere opvarende of medewerker van de rederij deze manoeuvre als risicovol beschouwde.
33	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.1	Graag verwijderen "een aantal keer".	De mentor heeft aangegeven dat de betreffende manoeuvre zeker meer dan tien keer is uitgevoerd. Zie verklaring bij de Raad.	Ja	Tekst aangepast naar: "De kapitein was minder ervaren, maar had in zijn opleiding onder begeleiding van de vaste mentor deze manoeuvre in ieder geval tien keer geoefend."
34	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.2	"De vaste mentor die aan boord van de sleepboot invulling gaf aan de training van de kapitein, had in eerdere functies wel begeleiding gegeven maar vervulde de taak van mentor voor het eerst."	De betreffende mentor heeft 27 jaar zelf gevaren, tevens als leidinggevende op de vloot bij diverse andere rederijen. Daarnaast had de betreffende mentor, op het moment van het ongeval, reeds zeven maanden gevaren als mentor binnen de betreffende rederij/Muller. De mentor heeft vanaf 1972 tot 2000 op sleep- en duwbotten gewerkt, zowel in de binnenvaart als in de kustsleepvaart en vanaf 1982 tot 2000 als kapitein. De betreffende mentor had dus genoeg ervaring om de kapitein op te leiden.	Deels	Tekst aangepast naar: "De vaste mentor die aan boord van de sleepboot invulling gaf aan de training van de kapitein was ten tijde van het voorval reeds zeven maanden de mentor van de kapitein en tevens de mentor van een andere kapitein in opleiding bij de rederij. De mentor had in eerdere, ook leidinggevende, functies aan boord van diverse sleep- en duwbotten wel begeleiding gegeven, maar vervulde de taak van mentor voor het eerst."
35	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.2	"Op de dag van het ongeval voer de begeleidend kapitein voor de eerste keer mee met de kapitein."	De begeleidend kapitein heeft verklaard dat hij vaker met de kapitein heeft meegevaren. Zie hiervoor zijn verklaring bij de ILT.	Ja	Tekst aangepast: "Op de dag van het ongeval voer de begeleidend kapitein voor de eerste keer mee als begeleider met de kapitein. De kapitein en de begeleidend kapitein hadden één keer eerder samen gevaren, toen was de begeleidend kapitein in de functie van kapitein en de kapitein in de functie van officier."
36	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.2	"Er had geen overdracht plaatsgevonden van de vaste mentor naar de begeleidend kapitein."	Er was weliswaar geen overdracht van de vaste mentor naar de begeleidend kapitein op die dag, maar er was wel overdracht vanuit de onderneming. De begeleidend kapitein heeft zich bij de leiding van het bedrijf vergewist van de stand van zaken betreffende de opleiding van de kapitein en zijn ervaring. De mentor had nauw contact met het bedrijf over de opleiding van de kapitein en op die wijze (via het bedrijf) heeft er dus wel degelijk een overdracht plaatsgevonden.	Deels	Tekst aangepast naar: "Er had geen directe overdracht plaatsgevonden van de vaste mentor naar de begeleidend kapitein. Deze overdracht verliep via de rederij. Omdat de registratie omtrent het opleidingstraject mist, kan de OVV dit niet verifiëren."
37	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.2	"Voorafgaand aan het ongeval werd de manoeuvre door de kapitein besproken met de stagiair en de begeleidend kapitein in het stuurhuis maar deze bespreking diende voornamelijk om toelichting te geven aan de stagiair."	Zoals hiervoor aangegeven is ook aan de matroos uitleg gegeven en is onjuist dat de bespreking voornamelijk diende om toelichting te geven aan de stagiair. Alle drie personen betrokken/aanwezig op het schip is uitleg en toelichting gegeven.	Deels	Tekst aangepast naar: "Voorafgaand aan het ongeval werd de manoeuvre door de kapitein besproken met de stagiair en de begeleidend kapitein in het stuurhuis maar deze bespreking diende voornamelijk om toelichting te geven aan de stagiair. De manoeuvre werd door de kapitein apart met de matroos besproken." Zie punt 31.
38	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.2	"De rolverdeling en de manier van communiceren tussen de kapitein, de begeleidend kapitein en de andere bemanningsleden werden hierbij niet duidelijk gemaakt en werden ook niet op een ander moment besproken."	Zoals hiervoor genoemd en aangetoond middels de verklaringen was er wel een rolverdeling en werd besproken wie wat zou doen.	Deels	Tekst aangepast naar: "De manier van communiceren tussen de kapitein, de begeleidend kapitein en de andere bemanningsleden werd hierbij niet duidelijk gemaakt en werd ook niet op een ander moment besproken."

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
39	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.2	“De bekwaamheid van de kapitein was niet bekend bij de begeleidend kapitein, en de verwachting van de rol die de begeleidend kapitein zou vervullen waren voor de kapitein en begeleidend kapitein verschillend. De begeleidend kapitein was in de veronderstelling dat hij mee was om de kapitein te begeleiden in zijn opleiding terwijl de kapitein hem vooral zag als extra paar ogen.”	Zoals hierboven benoemd, heeft de begeleidend kapitein zich vergewist van de bekwaamheid van de kapitein bij het bedrijf en was er blijkens de verklaringen genoemd in het begeleidend schrijven geen verschil in uitgangspunt wat de begeleidend kapitein zou doen, namelijk: het in de gaten houden van de bemanning in het gangboord en in de gaten of de sleeptros goed om de bolders heen zou komen te liggen. Alhoewel niet schriftelijk vastgelegd, hebben er uitvoerige besprekingen plaatsgevonden tussen de rederij (Muller) en de mentor over de voortgang van de opleiding en was bekend dat de kapitein binnenkort zelfstandig zou varen, zonder aanwezigheid van de mentor. De mentor gaf regelmatig een update over het opleidingstraject door aan het kantoor. Dat blijkt ook uit de verklaring van de mentor bij de Raad.	Deels	Tekst verduidelijkt: “De begeleidend kapitein was in de veronderstelling dat hij mee was om de kapitein te begeleiden in zijn opleiding door mee te kijken en eventueel aanwijzingen te geven terwijl de kapitein hem vooral zag als officier die op de uitkijk staat.” Zie punt 38.
40	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.4	“De rol- en taakverdeling tussen de kapitein en begeleidend kapitein was niet duidelijk afgesproken voorafgaand aan de manoeuvre waardoor beide partijen andere verwachtingen hadden van de rol van de ander. De bemanningssamenstelling was nieuw wat het noodzakelijk maakte opnieuw duidelijke afspraken te maken.”	Zoals hierboven genoemd is er wel gesproken over een rol- en takenverdeling en waren de verwachtingen over en weer helder. De kapitein moest uiteraard manoeuvreren en moest zijn positie ten opzichte van de Tia Marta en de beweging van de sleeptros in de gaten houden en de begeleidend kapitein keek naar beneden, naar de gangboord waar de twee matrozen zich bevonden en keek of de tros goed om de bolder heen zou komen te liggen.	Deels	Zie punt 38. Daarnaast was de stagiair geen volwaardig matroos.
41	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.4	“en de afspraken over zijn rol en werkzaamheden waren op voorhand niet duidelijk afgestemd.”	Zoals hierboven aangegeven waren de afspraken over en weer wel duidelijk afgestemd.	Nee	Zie punt 38.
42	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.4	“Voor de stagiair was het één van de eerste keren dat hij bij een dergelijke manoeuvre aan dek meeliep.”	Zoals hiervoor vermeld, was er die dag een identieke manoeuvre in aanwezigheid van de stagiair. De stagiair was verder al drie weken werkzaam en het ligt dan ook in de rede dat er voor die tijd ook vergelijkbare manoeuvres zijn uitgevoerd.	Deels	Tekst aangepast naar: “Voor de stagiair was dit de derde of vierde keer dat hij bij een dergelijke manoeuvre aan dek meeliep.”
43	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.4	“Door deze werkwijze, waarbij de matroos naast zijn eigen werkzaamheden uitleg gaf over het werk aan dek aan de stagiair, werd hij ook belast met een toezichthoudende taak.”	Zoals hierboven aangegeven was het de kapitein die uitleg gaf over het werk, niet de matroos. Het was ook de kapitein die belast was met het toezicht, zij het dat hij bij de betreffende manoeuvre de “extra ogen” taak bij het gangboord overdroeg aan de begeleidend kapitein.	Nee	De kapitein had gedurende het leertraject van de stagiair het algehele toezicht op de stagiair. Op het moment dat de stagiair met de matroos meeliep op dek, werd, doordat de matroos hoger in rang was dan de stagiair en meer ervaring had, automatisch een toezichthoudende taak opgelegd.
44	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.4	“Dat er veiligheidsrisico’s kleven aan een combinatie van werkzaamheden waarbij een bemanningslid belast met het fysiek toezicht houden op veiligheid, daarnaast ook nog.”	Nu het bemanningslid/de matroos niet belast was met het fysiek toezicht houden op veiligheid, dient deze zin te worden verwijderd c.q. te worden aangepast.	Nee	Zie punt 43.
45	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.4	“andere taken uitvoert, is vaker in meldingen en onderzoeken van de Onderzoekraad ter sprake gekomen.”	Zie hiervoor.	Nee	Zie punt 43.
46	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.4	“De matroos combineerde zijn eigen werkzaamheden met een toezichthoudende taak. De combinatie maakt het, in het geval de handelingen complex en risicovol zijn, niet mogelijk het overzicht te bewaren.”	Zie hiervoor.	Nee	Zie punt 43.

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
47	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"worden verricht."	Zoals hiervoor vermeld, dient er in casu (sleepboot met zeevaartpapieren) uit te worden gegaan van één schipper en één matroos. Zie de hiervoor genoemde argumentatie.	Nee	Zie punt 22.
48	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"onder de voorwaarde dat het aantal bemanningsleden ten minste overeenkomt met de minimumbemanning zoals voorgeschreven in de Binnenvaartregeling."	Zie hiervoor.	Nee	Zie punt 22.
49	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"Voor de sleepboot houdt dit in dat er ten minste een schipper en twee matrozen aanwezig moeten zijn op het schip. Hier ontstaat een afwijking met het Minimum Safe Manning Document (MSMD). Deze beschrijft voor de sleepboot varende binnen de havengrenzen en op binnenwateren een minimale bemanningssterkte van twee bemanningsleden. De sleepboot had een kapitein, een begeleidend kapitein, een matroos en een stagiair aan boord en voldeed daarmee aan de minimum bemanningseisen."	Zie hiervoor.	Nee	Zie punt 22.
50	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"In beide gevallen had overeenkomstig het reglement wel minimaal één bemanningslid een binnenvaartvaarbewijs moeten hebben."	Indien met zeevaartbemanning mag worden gevaren in de binnenwateren, dan behoeft de bemanning niet tevens een binnenvaartvaarbewijs te hebben. In casu is de zeevaartbemanningwet van toepassing. Zie begeleidende mail.	Nee	Zie punt 22.
51	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"Er was geen bemanningslid met een vaarbewijs."	Er waren bemanningsleden met zeevaartbewijzen, alleen niet met binnenvaartbewijzen.	Ja	Tekst aangepast naar: "Er was geen bemanningslid met een binnenvaartvaarbewijs."
52	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"De keuze die hierin gemaakt wordt bepaalt de samenstelling van de bemanning."	Zie hiervoor.	Nee	Zie punt 22.
53	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"Het is wel vereist dat tenminste één iemand aan boord een binnenvaartvaarbewijs heeft."	Zie hiervoor.	Nee	Zie punt 22.
54	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.4.6	"Daarnaast is met twee bemanningsleden het veilig uitvoeren van bepaalde manoeuvres vanwege de zichtbeperking vanuit het stuurhuis niet mogelijk."	Er mag met twee bemanningsleden worden gevaren. De manoeuvre wordt zeer langzaam uitgevoerd. De bemanningsleden beschikken over portofoons en er kan door een ervaren kapitein ook kort naar buiten worden gestapt/gekeken om te kijken of alles veilig in het gangboord gaat. Zeker bij een ervaren bemanning is dit goed mogelijk.	Nee	Dat de manoeuvre zeer langzaam wordt uitgevoerd doet niets af aan het feit dat er een risico bestaat op beknelling doordat bemanningsleden zich in een gevaarlijke zone bevinden. Daarbij komt dat het onwenselijk is dat degene die de manoeuvre uitvoert en daarmee controle over de sleepdraad heeft, de kapitein, zijn plek verlaat.
55	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.5	"Dit doordat het handelen van de bemanning door omstandigheden aan boord werd beïnvloed (tijdsdruk, onervarenheid, vermoeidheid e.d.)."	Het is niet duidelijk of tijdsdruk en vermoeidheid een rol hebben gespeeld. Dat blijkt niet uit de feiten.	Ja	Oorspronkelijke tekst verwijderd.

Nr.	Partij	Hoofdstuk/paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie/onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
56	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	3.5	"Bij het ongeval aan boord van de sleepboot was de bemanning onvoldoende toegerust om de risicovolle manoeuvre uit te voeren door het niet expliciet maken van afspraken over de uitvoering van de manoeuvre, het niet vastgestelde opleidingstraject van de kapitein waardoor zijn bekwaamheid voor hemzelf en de begeleidend kapitein onbekend was en de onduidelijkheden in de onderlinge communicatie en rolverdeling. De risico's werden daardoor niet beheerst."	Zie hiervoor: er waren wel expliciete afspraken gemaakt over de manoeuvre en de begeleidend kapitein was bekend met de ervaring: de kapitein was bijna klaar met zijn opleiding en er waren goede beoordelingen.	Nee	Tekst verduidelijkt naar: "Bij het ongeval aan boord van de sleepboot was de bemanning onvoldoende toegerust om de risicovolle manoeuvre uit te voeren door het niet expliciet maken van communicatie tijdens de uitvoering van de manoeuvre, het niet vastgestelde opleidingstraject van de kapitein waardoor zijn bekwaamheid voor hemzelf en de begeleidend kapitein onbekend was en de onduidelijkheden in de onderlinge communicatie en rolverdeling. De risico's werden daardoor niet beheerst."
57	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	4	"Het veiligheidsmanagementsysteem van de rederij bevatte onvoldoende afspraken of procedures om de risico's tijdens de specifiek manoeuvre zoveel mogelijk te verkleinen en de veiligheid tijdens deze werkzaamheden te waarborgen."	Het veiligheidsmanagementsysteem had voldoende afspraken en afdoende procedures. Er ligt een goed en deugdelijk RIE en veiligheidsmanagementsysteem paraat. Zie ook begeleidend schrijven. Daarnaast is van belang dat er regelmatig trainingen plaatsvinden met het Loodswezen om deze specifieke manoeuvres te trainen.	Nee	Uit onderzoek blijkt dat de risico-inventarisatie en -evaluatie voor de sleepboot generiek is en dat er geen specifieke risico-inventarisatie en -evaluatie aanwezig is waarin de manoeuvre zoals uitgevoerd aan boord van de En Avant 7 opgenomen is. Daarnaast zijn de maatregelen voor het verkleinen van risico's tijdens havenassistenties veelal maatregelen op individueel niveau waarmee de rederij de verantwoordelijkheid voor het verkleinen van de risico's grotendeels bij de bemanning neerlegt.
58	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	4	"Door het ontbreken van duidelijke richtlijnen vanuit de rederij is het inrichten en uitvoeren van eventuele beheersmaatregelen afhankelijk van de bemanning. De specifieke manoeuvre was niet doorgesproken met de hele bemanning in de nieuwe samenstelling. Daardoor was de taak van de begeleidend kapitein niet duidelijk en hadden de bemanningsleden verschillende verwachtingen van de rol van de ander. Er waren geen duidelijke afspraken over communicatie onderling aan boord van de sleepboot."	Zoals hierboven opgenomen, waren er afdoende richtlijnen vanuit de rederij, was de manoeuvre doorgesproken met de hele bemanning en was de taak van de begeleidend kapitein duidelijk.	Nee	Zie punt 57.
59	Rederij/ begeleidend kapitein en mentor	4	"Door de zichtbeperking vanuit het stuurhuis waren de matroos en de stagiair aangewezen op de eigen veiligheid te letten. De begeleidend kapitein was mee om dit risico op te vangen maar de expliciet afspraken daarover ontbraken. Daarnaast combineerde de matroos zijn eigen werkzaamheden met uitleg geven en toezicht houden op de veiligheid van de onervaren stagiair. De combinatie van taken maakt het bij complexe en risicovolle handelingen niet mogelijk het overzicht te bewaren."	Er was voldoende zicht, de begeleidend kapitein hield toezicht op de matroos en de stagiair, in die zin dat de positie van de matroos en stagiair ten opzichte van de sleeptros die om de bolder moest worden gelegd in de gaten werd gehouden. De matroos hoefde geen uitleg te geven en toezicht te houden op de stagiair, zoals hierboven ook aangegeven.	Nee	Onderzoek heeft uitgewezen dat het zicht vanaf de stuurstand onvoldoende is om zowel de draad als de bemanning in het gangboord in de gaten te houden. Hiervoor was weliswaar de begeleidend kapitein aan boord maar er waren geen duidelijke afspraken over de communicatie tussen de bemanningsleden gemaakt en verschilden de verwachtingen tussen de kapitein en de begeleidend kapitein over de rol van de begeleidend kapitein. Zie ook punt 43.