

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT 'BELEVING VAN HET BELOODSEN - AANVARING TUSSEN LOODSVAARTUIG EN BULKCARRIER IN HET SCHELDEGEBIED'

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
1	Nederlands Loodswezen BV	5	19	Wat was het handelingsperspectief van de kapitein van de Nord Taurus?	De kapitein is zich nooit bewust geweest van een gevaar voor aanvaring. Hij werd door de bemanning op het voorschip geïnformeerd dat er een aanvaring had plaatsgevonden. Men kan ook overwegen om deze onderzoeksvraag daarom weg te laten. Een betere onderzoeksvraag zou wellicht zijn: Wat was het handelingsperspectief van het brugteam (inclusief de loods) van de Nord Taurus voordat de aanvaring plaats vond?	Nee	Het gaat er juist om wat een kapitein als hij met zijn schip in het beloodsingsproces zit nog kan doen als er gevaar voor aanvaring dreigt.
2	Nederlands Loodswezen BV	6	5	Loodswezen	hoofdletter	Ja	
3	Nederlands Loodswezen BV	6	17	In de regio Scheldemonden vinden beloodsingen plaats middels drie	Betere terminologie	Ja	
4	Nederlands Loodswezen BV	6	24	Met een Swath en/of tenders	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	
5	Nederlands Loodswezen BV	6	29	Scheldemonden zijn er twee loodskotters (P-klasse) beschikbaar.	De Pollux en Procyon weglaten. Dit kan namelijk ook de Polaris zijn. Dat wisselt jaarlijks.	Ja	
6	Nederlands Loodswezen BV	6	32	Er is (vrijwel) altijd één kotter en één Swath op de kruispost	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	
7	Nederlands Loodswezen BV	6	34	Vanuit het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen sturen verkeerdienstmedewerkers van RWS in samenwerking met een registerloods de scheepvaart aan.	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	
8	Nederlands Loodswezen BV	6	37	Samen. (om schepen in een keten van zee tot ligplaats te begeleiden weglaten)	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	
9	Nederlands Loodswezen BV	7	9	Regio Scheldemonden twee loodsvaartuigen uit de P-klasse beschikbaar.	Pollux en Procyon weglaten. Beperken tot P-klasse loodsvaartuigen. Zie ook opm pag. 6 regel 29	Ja	
10	Nederlands Loodswezen BV	10	7	Januari 2018 de zeeloods aan boord om het schip vanaf Vlissingen naar buiten	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	
11	Nederlands Loodswezen BV	10	9	Verband met de diepgang van het schip) en ging daarna noordoostwaarts richting kruispost	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	
12	Nederlands Loodswezen BV	10	14	Bij ieder schip dat wordt beloodst in de regio Scheldemonden, wordt	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
13	Nederlands Loodswezen BV	10	19	Bemanning van de SWATH contact opnemen over de lij koers (koers waarop afgehaald	Dit is een belangrijk punt: het loodsvaartuig kan alleen informeren wat een goede lij koers is. Het is geheel aan het brugteam van het te beloodsen schip of het veilig is om deze koers te gaan varen. Hier komen wij in verdere opmerkingen nog op terug.	Ja	
14	Nederlands Loodswezen BV	10	24	Ongeveer een mijl ten noordwesten van de Schouwenbank Zuid boei (SBZ-boei). Tot 03:45 uur	Onjuiste benaming van SBZ boei	Ja	
15	Nederlands Loodswezen BV	10	25	Vonden er diverse beloodsingen plaats, maar dit gebeurde allemaal door de Perseus.	Betere terminologie	Ja	
16	Nederlands Loodswezen BV	11	19	Kunnen zetten werd de Nord Taurus via de VHF geïnformeerd dat de lij koers 030° en de beloodsingsnelheid 10 knopen was.	Loodsvaartuigen geven geen aanwijzingen. Zij kunnen slechts informeren. Het feit dat het brugteam van de Nord Taurus niet eerst heeft gecontroleerd of deze koerswijziging naar 030 veilig kon plaatsvinden heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan dit incident. Dat wordt hier nu niet benoemd.	Deels	Geen aanwijzing, maar informeren overgenomen. In dit geval was de Pollux duidelijk als loodsvaartuig herkenbaar en wist men aan boord van de Pollux dat de loods van de Nord Taurus afgehaald zou worden. De loods aan boord van de Nord Taurus ging er daarom vanuit dat de Pollux het beloodsingsproces in de gaten zou houden en waar nodig faciliteren.
17	Nederlands Loodswezen BV	11	21	De Nord Taurus verlegde haar koers naar bakboord en ging een koers van 030° varen zonder de Pollux hierover actief te informeren. Door deze koerswijziging ontstond een onmiddellijk gevaar voor aanvaring met de Pollux.	Dit is een belangrijk detail. Als de Nord Taurus contact had gezocht met de Pollux dan had het incident niet plaatsgevonden. (De vraag is waarom informeerde de Nord Taurus de Pollux niet? Was dat a) omdat men ervan uitging dat de Pollux deze koerswijziging zag en zich uit de voeten zou maken? Of was dit b) omdat men zich niet bewust was van de nabijheid van de Pollux?)	Nee	Zie opmerking 16
18	Nederlands Loodswezen BV	11	23	(Paars blokje Perseus) Kapitein Perseus informeert Nord Taurus dat de lij koers 030° is met een snelheid van 10 knopen.	De Perseus kan niet adviseren noch een aanwijzing geven. Zij kunnen slechts informatie geven. De beslissing om een koers te varen ligt aan boord van het te beloodsen schip.	Ja	
19	Nederlands Loodswezen BV	11	23	(Geel blokje Nord Taurus) Nord Taurus besluit de lij koers van 030° te varen met een snelheid van 10 knopen om zo de Perseus langzij te laten komen.	De Perseus geeft geen aanwijzing. Zie tekst hierboven.	Ja	
20	Nederlands Loodswezen BV	12	6	De lange gangway en loodsladder geven namelijk het risico dat de Perseus schade maakt aan de gangway.	Betere beschrijving van de werkelijke situatie	Ja	
21	Nederlands Loodswezen BV	12	19	lichtgewond	Spelling	Ja	
22	Nederlands Loodswezen BV	15	11	Opgegeven geschikte koers van 030 om langzij te kunnen komen	De loods geeft koers en vaartadviezen. Loodsvaartuigen informeren een schip over de te voeren lij koers om langzij te kunnen komen. Het moment om lij te maken is aan het brugteam van het af te halen schip wanneer dit veilig kan.	Ja	
23	Nederlands Loodswezen BV	15	13	Kwam voor de Nord Taurus van stuurboord. De Nord Taurus was daarom uitwijkplichtig.	De term voorrang komt in de zeevaart niet voor.	Ja	

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
24	Nederlands Loodswezen BV	15	19	Overweeg de volgende zin toe te voegen: Hier voorafgaand moet de loods de nodige voorzorgsmaatregelen nemen dat het schip direct na debarkeren enige tijd een veilige koers kan varen.		Ja	
25	Nederlands Loodswezen BV	15	20	Naar de Perseus, waarbij de Perseus tegen de Nord Taurus aanligt.	Vrijwel weglaten.	Ja	
26	Nederlands Loodswezen BV	15	21	Ongebruikelijk en risicovol om uit te wijken terwijl de beloodsing bezig is	Mogelijk weglaten en loodsproces wijzigen in beloodsing	Ja	
27	Nederlands Loodswezen BV	15	24	Als de Nord Taurus zich had gerealiseerd dat er een onmiddellijk gevaar voor aanvaring was dan nog was er geen tijd meer om nog uit te wijken na afronding van het loodsproces.	Het brugteam van de Nord Taurus had niet door dat er een aanvaring plaatsvond, laat staan dat men zou uitwijken. Pas na de aanvaring realiseerde de kapitein zich dat er een aanvaring had plaatsgevonden	Nee	De bemanning van de Nord Taurus was steeds in de veronderstelling dat de Pollux uit zou wijken, omdat de Nord Taurus in het beloodsingsproces zat.
28	Nederlands Loodswezen BV	15	31	Hieruit blijkt dat....	Is dat bevestigd door de loods of is dit een aanname?	Nee	De loods heeft aangegeven dat hij dacht dat Pollux wel uit zou wijken.
29	Nederlands Loodswezen BV	15	35	De situatie in het Scheldegebied waarbij twee onafhankelijk opererende loodsvaartuigen met enige regelmaat op nagenoeg dezelfde plek aanwezig zijn kan verwarring opleveren. Men is er op de Nord Taurus (ten onrechte) van uit gegaan dat de twee loodsvaartuigen op de hoogte waren van elkaars handelen en het handelen van de Nord Taurus.	2 loodsvaartuigen op dezelfde plek is niet uitzonderlijk. Dit is in de Vlaanderen, Rotterdam en Duitsland gebruikelijk en niet onbekend voor de Nord Taurus. De Nord Taurus bezoekt deze havens regelmatig.	Nee	Het gaat om de combinatie van (semi)onafhankelijk opererende loodsvaartuigen dicht bij elkaar in de buurt. Daar is de combinatie van kotter en SWATH op de Westerschelde vrij uniek in.
30	Nederlands Loodswezen BV	16	3	beloodsingsproces	beloodsingsproces i.p.v. loodsproces	Ja	
31	Nederlands Loodswezen BV	16	9	Om van de gevraagde lijkoers af te wijken vanaf het moment dat de Perseus langszij ligt en/of de loods op de ladder staat.	Deze toevoeging is belangrijk omdat dit duidelijk maakt dat het moment van lij maken bijwel bij de Nord Taurus ligt.	Ja	
32	Nederlands Loodswezen BV	16	9	De bemanning van de Nord Taurus was in de veronderstelling dat de Pollux bij het beloodsingsproces was betrokken.	De loods hier weglaten. Hij is bekend met de procedure op de kruispost. Voor hem kan er geen sprake zijn van verwarring over wie aar bij betrokken is.	Ja	Toegevoegd dat de loods dacht dat de Pollux uit zou wijken.
33	Nederlands Loodswezen BV	16	20	Echter, op vrijwel datzelfde moment besloot de Nord Taurus de lijkoers van 030° te gaan sturen.	Zie opmerkingen eerder. Het is de Nord Taurus die besluit. Er is geen sprake van een voorgeschreven koers of een aanwijzing.	Ja	
34	Nederlands Loodswezen BV	16	37	De Nord Taurus was uitwijkplichtig maar de Pollux zou naar goed zeemanschap wel uit moeten wijken als	De term voorrang bestaat niet in de zeevaart.	Ja	
35	Nederlands Loodswezen BV	16	42	Koos de kapitein ervoor om naar het wybertje in de kaart te varen waarmee het beloodsingstation wordt aangegeven.	Voorlangs verwijderen. Ten tijde van het besluit van de kapitein om naar de uitgangspositie te varen was er geen gevaar voor aanvaring. De kapitein van de Pollux ging ere van uit dat de Nord Taurus ook naar het beloodsingsstation (wybertje in de kaart zou varen)	Deels	De kapitein zou voorlangs gaan, dus die term laten staan.

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
36	Nederlands Loodswezen BV	17	5	De door de Nord Taurus geïnitieerde koerswijziging werd niet opgemerkt aan boord van de Pollux	Zie eerdere opmerkingen. De Perseus informeert slechts over de te sturen lijkoers. De keuze voor het moment van koerswijzigen ligt bij de Nord Taurus.	Ja	
37	Nederlands Loodswezen BV	17	9	Mede daardoor resulteerde de op dat moment niet noodzakelijk herpositionering in een aanvaring.	De vraag is of de woorden 'op dat moment niet noodzakelijke' echt iets toevoegen. Is het relevant of het noodzakelijk was of niet?	Nee	Het was op dat moment niet noodzakelijk naar het wybertje te gaan. De kapitein van de Pollux had kunnen wachten totdat het beloodsingsproces van de Nord Taurus afgerond was.
38	Nederlands Loodswezen BV	17	27	Twee loodsvaartuigen in nabijheid van elkaar	Een ongebruikelijk situatie was het in elk geval voor de loods niet. Ook de bemanning van de Nord Taurus moet regelmatig in deze situatie zijn geweest. Het schip komt vaak in Vlaanderen/ Nederland en Duitsland. Tevens is het gebied in de kaart aangemerkt als een voorzorgsgebied waarbij zeer omzichtig gehandeld dient te worden.	Nee	Het kan verwarring opleveren als er twee grote loodsvaartuigen in de buurt zijn en er 1 daarvan mogelijkwijs als "overig scheepvaartverkeer" zou kunnen worden beschouwd terwijl het wel gewoon de loodsverlichting voert.
39	Nederlands Loodswezen BV	17	38	Dit kan tot verwarring leiden voor de scheepvaart, zeker voor schepen die niet zo bekend zijn in dit gebied.	Het is geen uitzonderlijke situatie	Nee	Zie opmerking 29.
40	Nederlands Loodswezen BV	17	43	Overweeg toevoegen: Verkeerde aannames van betrokkenen heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan dit incident.	Alle betrokkenen namen aan dat.... Assumptions are the mother of all....etc..	Deels	Andere formulering opgenomen.
41	Nederlands Loodswezen BV	18	2	Vlakbij elkaar liggen tijdens een beloodsingsproces kan voor de scheepvaart tot verwarring leiden. Dit komt in de regio Scheldemonden, Rotterdam en ook Duitse havens regelmatig voor.		Ja	
42	Nederlands Loodswezen BV	18	6		Vanuit dat oogpunt ook als betrokken ervaren in het beloodsingsproces. De zin loopt niet en het is ook niet geheel duidelijk wat hiermee wordt bedoeld.	Ja	
43	Nederlands Loodswezen BV	19	3	1. Door de kapitein van de Nord Taurus werd de Pollux als onderdeel van het beloodsingsproces gezien. Daarom heeft de Nord Taurus gemeend de lij koers van 030 te kunnen gaan sturen en aangenomen dat de Pollux daaropvolgend zou uitwijken en zijn er geen passeer afspraken gemaakt.	De conclusie kan o.i. wel worden getrokken voor de kapitein van de Nord Taurus maar niet voor de loods. Hij weet dat de Pollux geen onderdeel uitmaakt van het beloodsingsproces.	Deels	De loods ging er vanuit dat de Pollux, net als andere keren, niet in de weg zou varen.
44	Nederlands Loodswezen BV	19	14	De achterliggende oorzaak van het ongeval is de verwarring die is ontstaan door de aanwezigheid van twee uiterlijk herkenbare loodsbotten tijdens het beloodsingsproces.	Het woord ongebruikelijk is o.i. niet juist. Zie eerdere opmerkingen.	Nee	Zie opmerking 29.
45	Nederlands Loodswezen BV	20		Caterpillar	Caterpillar i.p.v. Catterpillar bij scheepsgegevens Pollux	Ja	

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
46	Loods	15	13	en...voorrang.	Tot 04u (onderlinge afstand 3NM en dus met absolute zekerheid visueel waarneembaar) komt de Nord Taurus van stuurboord ten opzichte van de Pollux. Bovendien is er tot dat moment sprake van divergerende koersen (resp. 060° en 222°) en is de CPA>1,5NM m.a.w. geen gevaar voor aanvaring. Pas nadat de Pollux een koerswijziging van 80° naar stuurboord maakt en zijn snelheid wijzigt, ontstaat er gevaar voor aanvaring. Een vaartuig dat (bij tegengestelde of kruisende koersen) door een koers/snelheidswijziging zelf gevaar voor aanvaring creëert, kan uiteraard geen bevoorrecht vaartuig worden en voorrang afdwingen.	Deels	Toegevoegd dat de Pollux van stuurboord kwam voor de Nord Taurus op het moment van de aanvaring.
47	Loods	15	29	instructies	Een loods verstrekt adviezen i.p.v. instructies.	Ja	
48	Loods	15	35	met enige regelmaat	Het is eerder regel dan uitzondering dat beide vaartuigen op dezelfde plek aanwezig zijn.	Ja	
49	Loods	16	11	en...uitwijken	Cfr. hoger. Bovendien is de Nord Taurus 'een vaartuig bezig met het overbrengen van personen en derhalve beperkt manoeuvreerbaar' waardoor de Pollux had moeten uitwijken.	Ja	
50	Loods	16	37	had voorrang	Cfr. hoger.	Ja	
51	Loods	18	3	met enige regelmaat	Cfr. hoger.	Ja	
52	Nord Taurus	1		"Perception of pilotage"	See letter to Safety Board dated 11.09.2020, paragraphs 4-9 and 16-18. There was no 'perception' of pilotage; this was an actual and planned pilot operation in which both Nord Taurus and Perseus and Pollux, the latter two both showing their pilot lights, participated (also see annex 5. par. 6-7).	Nee	Het gaat hier om de beleving en de aannames die daarbij gedaan zijn.
53	Nord Taurus	5	12	"The DSB... questions"	See letter to Safety Board dated 11.09.2020, page 2: no interviews on the part of Nord Taurus took place. The 'relevant documents' are not listed. The documents made available to the Safety Board by Pedregal have clearly not been used, nor are they reflected, in the analysis. The text, therefore, and unjustly so, suggests an objective analysis of all available information and that both sides fo the argument have been considered, which is not the case.	Nee	Via de advocaat van de Nord Taurus zijn verklaringen van de bemanning ontvangen, evenals de VDR gegevens. De OVV publiceert geen lijst van gebruikte documenten en alle beschikbare informatie is meegenomen in de analyse.

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
54	Nord Taurus	5	17	"What...collision"	Pedregal was never informed about these questions and the Safety Board never aksed her for her input on same. The questions are clearly biased as the only focus on the Nord Taurus and completely ignore the multiple violations of safety regulations on board the Pollux, and as no attention is paid to Perseus' role in the operation. Further, the questions are based on the incorrect assumption that this was not a pilotage operation and merely a 'perception' of same: see letter to Safety Board dated 11.09.2020 par. 1-8 and 11-15 and 16-18. Question 2 unjustly suggests that i) it was incumbent upon Nord Taurus to prevent the collision, and ii) that she was in a position where he could have prevented the collision. Nord Taurus and Perseus were the stand-on vessels, and Pollux was the give-way vessel. See Annex 1.	Nee	De OVV stelt haar eigen onderzoeksvragen op en overlegt die niet met betrokkenen. Voorschrift 8 f (iii) van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee luidt: 'Een schip waarvan de doorvaart niet mag worden belemmerd blijft ten volle verplicht de voorschriften van dit Deel na te leven wanneer de twee schepen elkaar naderen zodanig dat gevaar voor aanvaring ontstaat.' De vraag die hier voorligt is wat een schip dat in het beloodsingsproces zit nog kan doen in dit geval.
55	Nord Taurus	9	1	Internal investigation NL BV	See letter to Safety Board dated 11.09.2020, page 2 and 3: we reserve all rights. We have not received a copy of the (one-sided) internal investigation and evaluation reports, but it is clear the Safety Board heavily relied on same. This makes it biased and unverifiable/nearly impossible to adequately rebut. This biased manner of conducting an investigation and reporting is contrary to the Safety Board's mission and essential values of neutrality, objectivity and transparency.	Nee	De OVV mag geen onderzoeksinformatie delen met andere partijen.
56	Nord Taurus	11	4	The occurrence	The change of crew of the Perseus took place at the same time as the disembarkation of the two pilots, which had been collected by the Perseus, aboard the Pollux	Nee	Deze toevoeging is niet relevant voor de casus.
57	Nord Taurus	11	15	"set a course of 305°"	This incorrect. According that VDR data the Pollux set a course of 300°, which is stated and confirmed by het Loodswezen in her writ of summons (annex 5). The Nautical Committee has made a minute by minute transcript of courses and speeds, which we shall provide to you upon request.	Ja	
58	Nord Taurus	15	3	"To... Pollux and Perseus"	Firstly, this is not about 'perspective', but about facts and the application of the Collision Regulations (Colregs) which serve to prevent collisions and enhance safety. Secondly, there was no 'perspective' from the Pollux as captain xxxxx was basically absent. See letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 16-18. Thirdly, the word 'perspective' had not been defined by the Safeft Board, but in as far as it pertains to (supposed) personal perspectives, same are unfounded. My clients were never interviewed, and captain xxxxx is the only 'witness' on board Pollux. Finally, the role of the Perseus is unjustly downplayed.	Nee	We beschrijven hier drie verschillende kanten en noemen dat perspectief.
59	Nord Taurus	15	6	Figure 11	The figure is unreadable. The few details that can be read are incorrect.	Ja	

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
60	Nord Taurus	15	22	"Pollux...priority"	This is incorrect, see letter to Safety Board dated 11.09.2020, par 11-15 and judgement Court of Rotterdam (annex 5): Nord Taurus (and Perseus) had priority. Secondly, this analysis is outside the ambit of the Safety Board and in clear violation of art. 61 of the Rijkswet OVV. This 'opinion' of the Safety Board, which is exactly the same of Loodswezen, shows the Safety Board's bias. All rights are reserved.	Ja	Er wordt bedoeld dat de Pollux stuurboord in kwam en de Nord Taurus daarom onder normale omstandigheden zou moeten wijken. Wanneer de Nord Taurus bezig was met de transfer van personen, dan zou de Pollux moeten uitwijken.
61	Nord Taurus	15	22	"only a short ... collision."	The pilotage operation had not been completed. See annex 5. At the time of the collision the pilotage operation was ongoing (not a mistaken perception thereof). Loodswezen (and we) have CCTV footage from the Pollux showing Perseus was still along side the Nord Taurus when the collision occurred. We insist that you watch same first.	Nee	Deze CCTV beelden zijn nooit eerder verstrekt aan de OVV. Of de Perseus nog net wel of net niet meer langs de Nord Taurus lag verandert de uitkomst van het onderzoek niet.
62	Nord Taurus	15	23	"As a result ... operation."	As the pilotage was still ongoing, it was not incumbent upon Nord Taurus to change its heading, quite the opposite. The more so as Nord Taurus had priority and Pollux had to make way and stay clear of the operation. See annex 5. This statement is therefore also biased and in violation of art. 61 Rijkswet OVV.	Deels	Zie opmerking 58.
63	Nord Taurus	15	30	"This information ... operation."	This paragraph wrongfully implies that the Pollux was "a normal participant", but was mistakenly not viewed as such by the pilot."	Deels	Zie opmerking 58.
64	Nord Taurus	15	35	"independently"	should read: jointly of in tandem, see letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 4.	Nee	De loods werd afgehaald door de Perseus en niet door een jol van de Pollux. Daardoor was de Pollux geen onderdeel van het beloodsingsproces van de Nord Taurus.
65	Nord Taurus	15	36	"is unusual"	This is not unusual. See letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 1-4. Also see annex 4.	Nee	Zie opmerking 29.
66	Nord Taurus	16	1	"this is therefore ... course."	See comments above and letter to Safety Board ated 11.09.2020, page 2-3: the Safety Board is merely copying the (false) allegations of het Loodswezen. The paragraph is based on the incorrect allegation that the situation was unclear (which it was not), that Pollux was not engaged in pilotage duty (which she was, as evidenced by her pilot lights), and/or that its up to the pilot to warn the Pollux. It furthermore completely ignores captain xxxxx's duty to navigate, look out and listen out, in which he surely would have made way. We object against the biased nature of this Analysis.	Nee	De Perseus haalde de loods af en niet de jol van de Pollux. De Pollux was daarmee niet actief betrokken. Het belang van het houden van uitkijk en actief uitluisteren komt terdege terug in het rapport.
67	Nord Taurus	16	10	"assumed"	They did not "assume" same, they knew it and could count on same, because of Pollux' pilot lights. And Pollux was indeed engaged in pilotage duty. She was to pick up the pilot from the Perseus. See letter to Safety Board dated 11.09.2020, par 5-8 and annex 5, par 6-7.	Nee	Er werden wel degelijk aannames gedaan, maar deze werden niet getoetst. Zie ook opmerking 68.

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
68	Nord Taurus	16	10	"Although ... have done so."	It is incorrect that the instructed lee course caused Pollux and Nord Taurus to be on a collision course. The Safety Board's (and Loodswezen's) 'opinion' on the legal viewpoint is outside the Safety Board's ambit and in violation of art. 61. Rijkswet OVV. The court of Rotterdam had moreover already ruled on this, see annex 1. Furthermore, we find it hard to believe that this 'opinion' stems from the Safety Board, as changing course would jeopardize the safety of Perseus and Nord Taurus. That is contrary to the Safety Board's mission, and we resent that.	Nee	Zie opmerking 1 en 54.
69	Nord Taurus	16	17	"At around 04.00 hours ... ahead of Nord Taurus."	See letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 5-10 and annex 5, par 6-7. This should read: "At around 04.00 hours the Pollux set a course (on the autopilot) of 300° and a speed of 8 knots, towards the Perseus, who would take of the pilot from the Nord Taurus and subsequently transfer the pilot to the Pollux. The instruction for the lee course, given by Perseus, was at 04.06 hours, therefore well after setting the course on the autopilot. Further, it is incorrect that the Pollux would cross ahead of Nord Taurus and it is incorrect that the instructed lee course caused Pollux and Nord Taurus to be on a collision course: see letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 10. According to the Colregs the vessels were already on a collision course when Pollux started steering 300°, see annex 1.	Nee	Door de koerswijziging van de Nord Taurus naar de geadviseerde lijkoers, ontstond er gevaar voor aanvaring.
70	Nord Taurus	16	25	"It could be ... Pollux"	It should be added that the Nord Taurus altering course "could also be observed on the radar and visually".	Nee	Voegt niets toe, omdat de kapitein van de Pollux met de administratie bezig was en niet met de navigatie.
71	Nord Taurus	16	29	"Moreover ... the watch"	The watchorders are in violation with international mandatory requirements, pertaining to safety. We do not understand that same is ignored and that the Safety Board appears to seek an excuse for this violation of legal requirements. It merely underlines the Safety Board's bias.	Nee	Het rapport beschrijft de wettelijk voorschriften, maar ook de Brug Routine Standaard Wachtorders van de Pollux. Op basis van deze wachtorders was het begrijpelijk dat er geen tweede uitkijk was, maar dat betekent niet dat de OVV de afwijking op de wettelijke voorschriften goedkeurt.
72	Nord Taurus	16	37	"The Pollux ... give wat"	This is incorrect, biased and outside the DSB's ambit. See letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 11-15 and annex 1.	Ja	
73	Nord Taurus	16	42	"the captain ... Nord Taurus"	This is incorrect. See letter to Safety Board dated 11.09.2020, p. 5-10 and annex 5. See comments on lines 15-33 of page 15 and on lines 17-22 of page 16, which are repeated here.	Nee	Zie opmerking 64 en 69.
74	Nord Taurus	16	46	"The Pollux ... operation."	See letter to Safety Board dated 11.09.2020, par 4. See comments on lines 30-33 of page 15 and on lines 1-5 of page 16, which are repeated here.	Nee	Zie opmerking 58 en 66.
75	Nord Taurus	17	4	"The ... operation"	See comments on line 36, page 15, which are repeated here. See also letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 1-4.	Nee	Zie opmerking 29.

Nr.	Partij	Pagina	Regel	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad
76	Nord Taurus	17	6	"The change ... collision."	We believe that not only the fact that there was no second look-out on the bridge should be inserted and considered. We fail to see "the understandable reasons" for the alarm being switched off.	Ja	
77	Nord Taurus	17	17	"Nonetheless ... Pollux"	We have seen no documents proving the alleged perspective of the Perseus.	Nee	Zie opmerking 55.
78	Nord Taurus	17	36	"However ... vessel"	This is not unusual. See letter to Safety Board dated 11.09.2020, par. 1-4. See comments on lines 30-33 and 36 of page 15 and comments on lines 1-5 of page 6, which are repeated here.	Nee	Zie opmerking 29.
79	Nord Taurus	18	1	"A ... assessed"	See all comments on the Analysis, which are repeated here. The conclusion is biased, incorrect and unfounded, the more so as the main cause of the collision - the Pollux basically being deaf and blind - is ignored. We do not believe the Safety Board to seriously want to ignore same, the more so as the Pollux might just as well have collided with the Perseus.	Nee	Zie opmerking 29.
80	Nord Taurus	19	3	"viewed"	Should read: "correctly viewed"	Nee	Zie opmerking 66.
81	Nord Taurus	19	6	"crew of the Pollux"	Should read: "captain", there was no one else on the bridge	Ja	
82	Nord Taurus	19	13	"The underlying ... situation"	See all comments on "perception", "unusual" and "assumptions". The situation was not unusual. The word "assumptions" moreover suggests that those involved were acting under a misapprehension, and that the situation in reality was different from how it presented itself and was perceived by those involved. The conclusions are incorrect and unfounded, and moreover they show that the conclusions are completely one-sided and biased. See letter to Safety Board dated 11.09.2020 - in full. All rights reserved.	Nee	Zie opmerking 52.
83	Nord Taurus	19	24	"crewmembers"	Should read: "captain", there was no one else on the bridge	Ja	
84	Nord Taurus	19	31	"On board ... assumed"	Not only Nord Taurus, but also pilot and Perseus counted on (not "assumed") the Pollux to keeping clear.	Nee	Zie opmerking 67.
85	Nord Taurus	19	34	"The Perseus ... Pollux"	There is no evidence that Perseus did not call or warn Pollux 'because they were confident'. When they saw the Pollux, the collision had already occurred. According to the statements taken by the Nautical Committee which we submitted to you, they were totally shocked and surprised about Pollux' presence.	Nee	Zie opmerking 67.
86	Nord Taurus	19	37	"The ... situation"	This conclusion rests on a distortion of the facts, and on the false assumption that the Pollux was not engaged in the, at the time of the collision, ongoing pilot operation.	Nee	Zie opmerking 64.