

Ministerie van infrastructuur en waterstaat
t.a.v. minister C. Van Nieuwenhuizen – Wijbinga
Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag

In kopie verzonden:

Onderzoeksraad voor veiligheid
t.a.v. D van Duijn, kenmerk: 17.0007759
Lange Voorhout 9, 2514 EA Den Haag

Ministerie van justitie en veiligheid
t.a.v. minister F.B.J. Grapperhaus
Turfmarkt 147, 2511 DP Den Haag

26-7-2018

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Ingevolge artikel 74 rijkswet onderzoeksraad voor veiligheid, stuur ik u hierbij het standpunt van Bureau Scheepvaart Certificering (BSC) inzake de aanbevelingen van het onderzoeksrapport “Mastbreuk Harlingen: mast in zicht, maar niet in beeld” d.d. 26-07-2017 van de onderzoeksraad voor veiligheid (OVV).

BSC is één van de drie geaccrediteerde en door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT) aangewezen keuringsinstanties voor de binnenvaart en houdt zich mede bezig met het inspecteren en certificeren van zeilende passagiersschepen zoals de Amicitia. BSC is opgericht op 12-07-2016, ruim een maand voor het betreffende ongeval, en is pas sinds eind 2016 operationeel als keuringsinstantie. Ten tijde van het ongeval verrichte BSC nog geen inspectiewerkzaamheden.

Neemt niet weg dat we lering hebben getrokken uit dit ongeval en onze procedure mede naar aanleiding van dit ongeval hebben aangepast, dan wel aangevuld. De OVV heeft in haar rapport twee concrete aanbevelingen gedaan aan de keuringsinstanties:

- a. Voer zo snel als redelijkerwijs mogelijk is een herinspectie uit op houten masten die langer dan 2,5 jaar geleden zijn gekeurd.
- b. Controleer op korte termijn alle communautaire binnenvaartcertificaten van zeilende passagiersschepen op de correcte toepassing van de overgangsbepalingen.

In reactie hierop:

- a. BSC heeft voor de datum van het ongeval geen tuigage keuringen uitgevoerd. De keuringsbewijzen die na de officiële aanwijzing van BSC als keuringsinstantie zijn verstrekt hebben allemaal een geldigheid van maximaal 2,5 jaar.

- b. Ook wij hebben geconstateerd dat er vele communautaire certificaten in omloop zijn waarbij alle mogelijke afwijkingen achterin het certificaat zijn opgenomen. Deze certificaten zijn zowel door andere keuringsinstanties als ILenT zelf afgegeven.

Ieder communautair certificaat wordt door onze inspecteurs kritisch bekeken en wanneer er geconstateerd wordt dat de afwijkingenlijst achterin het certificaat niet juist is opgemaakt, dan wordt deze door ons aangepast. Hierbij moet worden opgemerkt dat het ondoenlijk is om deze afwijkingenlijsten 100% kloppend te krijgen. Er staan namelijk afwijkingen achterin het certificaat welke in de praktijk aan boord van het schip niet te toetsen zijn.

Een voorbeeld:

Art.9.15 lid 2 schrijft voor dat de minimale doorsnede van aders van kabels 1,5mm² moet bedragen. In een bestaande elektrische installatie aan boord van een schip is dit met geen mogelijkheid te controleren. Dit resulteert automatisch in een langere afwijkingenlijst, want bij twijfel zal het artikel altijd opgenomen worden.

Zo'n 10 á 20% van de afwijkingen bestaat uit dit soort artikelen. Deze zullen dus altijd worden opgenomen achterin het communautaire certificaat. Onze ervaring is daarom dat met een geringe inspanning de afwijkingenlijst 80 tot 90% kloppend te krijgen is, maar nooit helemaal. Mijn inziens is de door ILenT gekozen methodiek met betrekking tot het vastleggen van de afwijkingen van bestaande schepen daarom niet ideaal en zou dit geheel anders moeten.

Hopende hiermee een duidelijke reactie te hebben gegeven op de aanbevelingen van OVV. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben dan hoor ik het graag.

Met vriendelijke groet,

Robin Hoekstra



Directeur/inspecteur
Bureau Scheepvaart Certificering b.v.