



Onderzoeksraad voor Veiligheid
Ter attentie van mr. Carol A.J.F. Verheij
Postbus 95404
2509 CK DEN HAAG

Datum Rotterdam, 21 juni 2018
Kenmerk HA/OVV rapport "Mastbreuk Haringen" d.d. juni 2018
Uw kenmerk OVV rapport "Mastbreuk Haringen" d.d. juni 2018 zeilend passagiersschip AMICITIA
Onderwerp Reactie NBKB op aanbevelingen OVV rapport "Mastbreuk Haringen" d.d. juni 2018

LS,

inzake de aanbevelingen zoals vermeld in het OVV rapport Mastbreuk Haringen van juli 2017, merkt NBKB in het kader van de aan de Particuliere Instellingen (PI's) gerichte aanbevelingen en de door NBKB in deze genomen maatregelen al dan niet in samenspraak met IL&T, de branche en andere PI's, zoals vermeld op bladzijde 67 van het rapport, het volgende op;

Inzake 2.a:

Voer zo snel als redelijkerwijs mogelijk is een her-inspectie uit op houten masten die langer dan 2,5 jaar geleden zijn gekeurd.

In de praktijk werden in het verleden op basis van het Oude Binnenscheepenbesluit, Bijlage VII, zeilende passagiersschepen, conform hetgeen vermeld is onder Hoofdstuk 11, Tuigage, de keuringen door de, door de Inspecteur Generaal aangewezen(erkende)deskundige, periodiek conform artikel 11.14 gekeurd. Dit wil zeggen, het tuigage eens in de 2 jaar en de mast, waarbij de doorgestoken houten mast geheel wordt getrokken en ontdaan van staand en lopend want, eens in de 6 jaar werd gekeurd.

Bij de taakoverdracht en besprekingen nadien van PI's met IL&T is door partijen (PI's en IL&T) ervan uit gegaan dat mastkeur conform het bepaalde in het BSB door erkend deskundigen diende te worden uitgevoerd. Conform is ook tot het incident met de AMACITIA geacteerd en werd tijdens certificerende inspecties door NBKB inspecteurs gecontroleerd of een geldig mastkeur certificaat, was afgegeven door de daartoe erkende deskundigen.

Kortom door NBKB is tot augustus 2016 nooit een mastkeuring uitgevoerd maar is volstaan met controle van het geldig zijn van het aan boord aanwezige mastcertificaat op basis van de BSB wetgeving. In het certificaat wordt ook (zoals bij gaskeur wel het geval is) geen registratie bijgehouden van de geldigheid van de mast- en/of tuigagekeuring.

Na het incident met de AMACITIA is door NBKB, ondanks het feit dat NBKB geen enkele betrokkenheid had bij keuring van de AMICITIA, direct een analyse van de werkwijze met betrekking tot de mastkeur uitgevoerd en werd geconcludeerd, dat conform de Richtlijn 2006/87/EG, de keuring niet door een erkend deskundige dient te worden uitgevoerd zoals het geval was op grond van het BSB en zoals ook door IL&T in oorsprong gecommuniceerd, maar door de Commissie van Deskundigen. Door IL&T werd dit na het incident met de AMICITIA en het OVV rapport vrij vertaald naar "door de PI's zelf".

Onderzoek door NBKB leerde dat de mastkeuringen en afgifte van certificaten nog immer gebeurde door de ooit door IL&T erkende deskundigen, waarvoor echter de erkenning per november 2011 was verlopen. Verder onderzoek leerde dat sinds die tijd, dus ook nog ruim voor de overdracht van de keuringen aan de particuliere instellingen en Klassenbureaus, IL&T mastkeur van deze "erkende" deskundigen heeft geaccepteerd voor afgifte van certificaten. De door IL&T gehanteerde werkwijze is door de PI's na de taakoverdracht in november 2013 gecontinueerd, zoals nu achteraf blijkt ten onrechte.

Een registratie van gekeurde masten is door NBKB tot augustus 2016 dan ook niet bijgehouden en derhalve kan door NBKB dan ook helaas geen gevolg worden geven aan de onder 2.a door de OVV aangegeven aanbeveling. Simpleweg omdat het NBKB niet bekend is welke masten en tuigage wanneer door wie zijn gekeurd.

Aanbeveling 2.a kan ons inziens (indien al mogelijk) alleen geïnventariseerd worden door IL&T, waarna alsnog de daadwerkelijke benodigde inspectie door de PI's kan worden uitgevoerd. Hierbij dient door IL&T eventueel geïnventariseerd/inzichtelijk te worden gemaakt wanneer de afloopdata van de mast- en tuigage certificaten zijn van de mast- en tuigagecertificaten welke mogelijk reeds verlopen zijn zonder (ooit?) herkeurd te zijn.

Daarentegen zijn door NBKB wel direct na het incident met de AMACITIA en het intern onderzoek op grond van de getrokken conclusies de volgende maatregelen genomen, te weten:

1. NBKB heeft een lijst opgesteld van ooit erkende nog werkzaam zijnde mastkeurders en met hen contact opgenomen om te komen tot een eenduidige aanpak van keuring en controle daarop door NBKB, waarbij NBKB zelf mast- en/of tuigage certificaten is gaan uitgeven.
2. Er is een procedure van controle van door mastkeurders uitgevoerde werkzaamheden opgesteld, waarin de door de mastkeurders uitgevoerde inspectierapportage, door NBKB wordt gecontroleerd op het naar behoren uitvoeren van de mast-/tuigagekeur en of alle geconstateerde afwijkingen naar behoren zijn hersteld/opgelost.
3. Door NBKB is zelf overgegaan, op basis van de uitgevoerde en gecontroleerde inspecties, tot afgifte van eigen mast- en tuigage certificaten. In eerste instantie conform de eisen van het BSB, op basis van de eerdere communicatie van IL&T m.b.t. de overgang van het BSB naar de Richtlijn en artikel 8.
4. Door NBKB is per direct aan alle NBKB inspecteurs een cursus gegeven over de noodzaak van een gedegen mastkeur en de risico's, waarbij de inspecteurs zijn geïnformeerd over de nieuwe procedures.
5. IL&T is eind 2016 door NBKB geïnformeerd over de door NBKB ingevoerde aanpak en procedures, alsook de afgifte van NBKB mast-/tuigagekeur certificaten, waarop echter van de zijde van IL&T helaas geen enkele reactie is ontvangen.

Buiten bovenstaande heeft NBKB aangedrongen op een standpunt van IL&T ten aanzien van de juiste wijze van tuigage- en mastkeur en heeft, nadat IL&T pas na publicatie van het OVV rapport tot actie overging, haar bereidwilligheid uitgesproken om samen met de andere PI's, de

Vereniging voor Beroepschartervaart en de voorheen erkende mastkeurders, te komen tot marktbrede eenduidige eisen ten aanzien van mastkeur, zowel wat betreft wijze van uitvoer (inspectie) als inspectietermijnen, eenduidigheid van het mastcertificaat document. Voorts heeft NBKB haar medewerking toegezegd aan de Vereniging voor Beroepschartervaart om te komen tot een breed geaccepteerde branchenorm.

Op 27-9-2017 ontving NBKB een uitnodiging van IL&T om n.a.v. het OVV rapport van de AMICITIA en de brieven die IL&T van o.a. NBKB had ontvangen, de volgende onderwerpen te bespreken, te weten;

1. Onduidelijkheden in wet- en regelgeving;
2. Een gezamenlijk gedragen werkwijze/instructie voor het keuren van masten;
3. Samenwerking, om invulling te geven aan de aanbevelingen van de OVV.

Een en ander heeft inmiddels geresulteerd in een nagenoeg met IL&T afgeronde omschrijving van werkwijze/instructie voor het keuren van masten, vastgelegd in het document 100418 Keuren Masten en Rondhouten versie 0.7 (zie bijlage I) hetwelk nagenoeg is afgerond en nog wacht op enige beantwoording van vragen aan BBZ door IL&T.

Daarna zal IL&T het procedurele deel in de vorm giet van een toe te voegen paragraaf in de Beleidsregel Binnenvaart 2013. Dat wordt dan paragraaf 13 (en de huidige 13 wordt 14). Na publicatie van de wijzigingen van de Beleidsregel Binnenvaart 2013 is de werkwijze dan ook in de wet- en regelgeving en het daarmee het inspectiekader voor PI's en Klassenbureaus vastgelegd.

NBKB handelt inmiddels al naar de geest van deze werkwijze en audit de door NBKB aangewezen mast- en tuigage keurders conform.

Voorts heeft NBKB deelgenomen aan het Platform Veiligheid Chartervaart, waarbinnen gesproken is om te komen tot een hiervoor genoemde branchenorm, gebruikerscriteria voor digitaal kenniscentrum en een meerjarig onderhoudstool.

In detail is NBKB betrokken bij de ontwikkeling van branchenormen, waarover de laatste sessie heeft plaatsgevonden op 12 april 2018. Deze Branchenorm voor Inspectie en Onderhoud van Rondhouten mast/giek e.d. is begin juni afgerond en een exemplaar van de Branchenorm kan worden opgevraagd bij de BBZ. NBKB zal uiteraard ook haar inspecteurs informeren over de inhoud van de Branchenorm.

Inzake 2.b:

Controleer op korte termijn alle communautaire binnenvaartcertificaten van zeilende passagiersschepen op correcte toepassing van de overgangsbepalingen.

IL&T heeft inmiddels naar de PI's aangegeven; "Bij de overgang van het BSB naar de EU-Richtlijn is er mede op instructie van IL&T aan de PI's abusievelijk vanuit gegaan dat alle items bij deze categorie schepen onder de overgangsbepalingen van art. 8 vallen."

Hierbij dient te worden opgemerkt dat toentertijd, tijdens het aanloopproces voor de taakoverdracht, door IL&T zelf is aangegeven naar de PI's bovenstaande als zijnde de wijze van interpretatie dat bij het voldoen aan het BSB aangetoond is, dat geen sprake is van klaarblijkelijk gevaar, kon worden aangehouden.

Bij de taakoverdracht in 2013 werden de PI's geïnstrueerd door IL&T dat de artikel 8 lijsten zoals vermeld in de instructie Handleiding certificeren van Binnenvaartschepen versie 1.5 d.d. 17 mei 2011 (bijlage II) dienden te worden gehanteerd. Hierbij wordt verwezen naar Bijlage b) Klaarblijkelijk gevaar, pagina 9 van de Handleiding m.b.t. de zeilende passagiersschepen: (H15a) en de verwijzing naar het vervallen van het BSB en het niet vervallen van de 10-jaars punten, alsook Bijlage e) met daarin vermeldt de Afwijkingenlijst (zeilende) passagiersschepen van de Handleiding certificeren van Binnenvaartschepen.

In de handleiding staat dat Bijlage e) van dit document een lijst geeft van artikelnummers, waaraan het vaartuig niet hoeft te voldoen, maar misschien al wel aan voldoet. Er dient aangegeven te worden aan welke artikelen van Bijlage e) het vaartuig niet voldoet, deze dienen bij punt 52 op het certificaat vermeld te worden. Echter door IL&T werd eigenlijk gesteld dat de lijst in zijn geheel kon worden overgenomen onder punt 52. Later is dit overigens wel door IL&T enigszins genuanceerd.

NBKB heeft met betrekking tot de artikel 8 lijsten tijdens certificering, in tegenspraak met de conclusie van de OVV, wel beoordeelt of het vaartuig toch al niet aan de eis voldeed en wanneer dat het geval was de betreffende artikelen niet opgenomen in de art. 8 lijst onder punt 52.

Achteraf, naar aanleiding van de bevindingen in het OVV rapport trekt IL&T de conclusie dat het onjuist is te concluderen dat er geen sprake kan zijn van; "als voldaan wordt aan het BSB er dan geen sprake is van klaarblijkelijk gevaar". IL&T concludeert nu dat dit onjuist is en dat de overgangstermijnen van Hoofdstuk 24a zijn van toepassing.

Voorts concludeert IL&T dat Hoofdstuk 24 a alleen voor Hoofdstuk 15 en 15a verwijst naar artikel 8. Op de eisen uit hoofdstuk 1 t/m 14 zijn dus de overgangstermijnen van Hoofdstuk 24a van toepassing. IL&T stelde onlangs dat dit hersteld moet worden. IL&T stelt vast dat in sommige gevallen dit kan leiden tot de noodzaak van aanpassingen aan het schip. IL&T verwacht dat in de meeste gevallen het goed zal gaan, dat wil zeggen dat de overgangsbepaling nog geldig is tot 2020 of daarna. Maar het kan ook voorkomen dat een eigenaar dingen snel moet aanpassen. Daar moeten naar mededeling van IL&T dan wel in redelijkheid oplossingen voor worden gevonden. Op welke wijze IL&T hier dan concreet invulling aan zal geven is nog onbekend en NBKB heeft IL&T gevraagd hier op zo kort mogelijke termijn invulling aan c.q. instructies voor de PI's te geven.

NBKB voert naar aanleiding van bovenstaande constatering van IL&T bij her-certificatie dan ook bij her-certificering immer een hernieuwde analyse uit van de artikel 8 punten.

Afsluitende opmerkingen

NBKB merkt op te moeten constateren dat door haar, tijdens het onderzoek naar het AMICITIA incident, in volle openheid aan de onderzoekers van de OVV informatie is verschaft over haar kort na het incident uitgevoerde interne analyse, genomen maatregelen, gewijzigde controles en procedures inzake mast- en tuigagekeur, alsook de communicatie daarover naar IL&T, alsook over de wijze waarop door NBKB werd omgegaan met de artikel 8 punten zoals hiervoor omschreven.

Geconstateerd moet echter worden dat hiervan niets zijn weerslag heeft gevonden in het onderzoeksrapport van de OVV. Geconstateerd moet worden dat de OVV in de visie van NBKB ten onrechte alle PI's over een kam scheert, zeker dat waar het betreft het volledig overnemen van de artikel 8 lijst (zeilende) passagiersschepen zoals vermeld in de instructie Handleiding certificeren van Binnenvaartschepen versie 1.5, d.d. 17 mei 2011, terwijl NBKB hier toch echt anders en geheel conform de instructies binnen de handleiding mee is omgegaan.

Desalniettemin heeft NBKB haar inspecteurs nogmaals gewezen op een juiste uitvoer van de instructie, de gewijzigde visie van IL&T m.b.t. de overgangsbepalingen en ziet bij controle van de concept certificaten streng toe op een screening van de artikel 8 items genoemd onder punt 52 van het certificaat. Hiermee zal, voor zover een onjuiste artikel 8 lijst toch in het verleden door de screening is gekomen, in de toekomst nog verder worden uitgefilterd om zo tot een zo correct mogelijk certificaat te komen.

Voor wat betreft de keuring, keuringsprocedures, keuringstermijnen en branchenormen heeft NBKB alle medewerking verleend en haar input gegeven om tot realisatie hiervan te komen en voor zover mogelijk een en ander ook al doorgevoerd in haar dagelijkse controles, inspecties en procedures.

Opgemerkt moet worden dat NBKB bij IL&T heeft aangedrongen tot herziening van de eisen ten aanzien van mastkeur van pleziervaartuigen, omdat dit niet als zodanig in de wet is vastgelegd. NBKB inspecteurs voeren uiteraard wel een visuele inspectie uit vanuit het oogpunt van klaarblijkelijk gevaar, maar niet meer dan dat. Helaas is hieraan door IL&T nog geen verder vervolg gegeven, noch zijn enige stappen daartoe ondernomen. Wij merken dit op omdat pleziervaartuigen, met maximaal 12 betalende passagiers, niet worden aangemerkt als passagiersschip waarop zwaardere eisen van toepassing zijn.

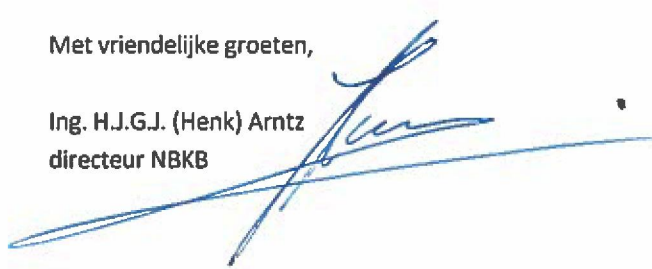
Uiteraard blijft NBKB en haar inspecteurs alert op mogelijke verbeteringen van procedures, inspecties en controles, om een zo hoog mogelijk niveau van veiligheid binnen het wettelijk kader te kunnen bewerkstelligen en waarborgen.

NBKB hoopt middels de hiervoor omschreven genomen maatregelen, initiatieven en aanpassingen van procedures en inspecties een zo goed mogelijke invulling te hebben gegeven aan de aanbevelingen van de OVV.

Mochten er van de zijde van de OVV nog vragen of opmerkingen zijn, vernemen wij dat uiteraard graag.

Met vriendelijke groeten,

Ing. H.J.G.J. (Henk) Arntz
directeur NBKB



Bijlagen:

- BIJLAGE I – document 100418 Keuren Masten en Rondhouten versie 0.7
- BIJLAGE II - Handleiding certificeren van Binnenvaart schepen versie 1.5 d.d. 17 mei 2011