

## BIJLAGE B

### REACTIES OP CONCEPTRAPPORT: 'FATALE AANVARING MET EEN BOORPLATFORM IN DE BOTLEK'

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	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond		Algemene opmerking rapport	Tijdens alle gesprekken met de Zeehavenpolitie en met de OVV hebben de betrokken loodsen, de Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam Rijnmond en de loods uit de Loodstechnische Commissie aangegeven dat het onbegrijpelijk is dat er tijdens de dokreis werkzaamheden plaatsvonden aan de buitenzijde van Noble Regina Allen. Ook hebben de betrokken loodsen (wat beaamd wordt door de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond) aangegeven dat de reis nooit was uitgevoerd als zij hadden geweten dat er werkzaamheden plaatsvonden aan de buitenzijde van de Noble Regina Allen. In het rapport komt dit aspect onvoldoende naar voren.	Gedeeltelijk	De Onderzoeksraad heeft op een aantal plekken in het rapport opgenomen dat het bij de partijen aan boord van het kraanschip niet bekend was dat er personen aan het werk waren op de hangsteiger van het boorplatform.
2	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond		Algemene opmerking rapport	De OVV gaat uit van het eenzijdige standpunt dat er zonder aanvaring geen fataal ongeluk had plaatsgevonden. Een andere zienswijze had kunnen zijn dat er zonder werkzaamheden aan de buitenzijde van de Noble Regina Allen gedurende de reis ook geen fataal ongeluk had plaatsgevonden.	Gedeeltelijk	De onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid hebben als doel lessen te trekken uit een voorval. Vanuit dat doel streeft de Onderzoeksraad ernaar te begrijpen hoe een voorval plaats heeft kunnen vinden. In het rapport worden zowel de reden van de aanwezigheid van de lasser op de hangsteiger als het ontstaan van de aanvaring onderzocht.  Om dat te onderstrepen keek de Onderzoeksraad nogmaals naar de opzet van hoofdstuk 4 Conclusies en heeft een passage toegevoegd.  Daarbij willen we wel benadrukken dat een aanvaring, ongeacht de gevolgen, een onwenselijke situatie is en ernaar gestreefd moet worden dat te voorkomen.
3	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond		Algemene opmerking rapport	Het NMS-systeem is een navigatiemiddel dat alleen gebruikt kan worden door goed opgeleide personen. Binnen de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond ontvangen alle loodsen die schepen groter dan 200 meter mogen varen een training. Deze training bestaat uit een halve dag theorie en een halve dag praktijk op de simulator in het gebruik van het NMS-systeem. Goed gebruik van de NMS door niet opgeleide personen is niet mogelijk.	Nee	Dit neemt de Onderzoeksraad ter kennisgeving aan.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
4	Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond		Algemene opmerking rapport	De loods is volgens de letter van de wet "direct adviseur van de kapitein". De Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond vindt dit onvoldoende naar voren komen.	Gedeeltelijk	De Onderzoeksraad erkent dat in artikel 2, eerste lid van de Loodsenwet het volgende vermeldt staat: 'De loods adviseert aan boord de kapitein of verkeersdeelnemer over de door deze te voeren navigatie.' Een verwijzing naar de Loodsenwet is met een voetnoot opgenomen in hoofdstuk 2.  Tegelijkertijd vinden wij dat de rol van de loods in een operatie zoals de dokking van het kraanschip, verder gaat dan louter adviseur van de kapitein. Doordat tijdens een complexe operatie waarbij de communicatie tussen verschillende partijen hoofdzakelijk in het Nederlands plaatsvindt (terwijl de kapitein niet Nederlandstalig is) en de loods deze partijen aanstuurt dan wel communiceert met deze partijen, heeft de loods in feite de regie over de operatie. Een kapitein wordt daarmee in grotere mate afhankelijk van de loods.
5	Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond		Algemene opmerking rapport	Afbeeldingen door gehele document lijken te kloppen, maar figuurnummers en tekstuele uitleg niet.	Ja	De figuurnummers en verwijzingen zijn in het gehele rapport gecorrigeerd.
6	Betrokken loods		Algemeen	Verder moet de lezer begrijpen dat deze projecten en sowieso loodswerk erg moeilijk te omschrijven zijn in procedures	Nee	Dit neemt de Onderzoeksraad ter kennisgeving aan.
7	Kapitein kraanschip	Various	Dock Master	Replace with "Port Captain". In accordance with the Damen Docking Procedure, the Port Captain, and not the Dock Master, was responsible for all docking preparation and operations (This can be verified by checking the names listed in the Damen Docking Procedure, pag. 9)	Nee	In dit geval was de walkapitein ook de dokmeester en refereerde hij aan zichzelf als de dokmeester. Het klopt dat in de procedure aangegeven wordt dat de walkapitein verantwoordelijk is voor het voorbereiden van en de indokoperatie zelf.
8	Kapitein kraanschip	N/A	This report is published in the Dutch and English languages. If there is a difference in interpretation between the Dutch and English versions, the Dutch text will prevail.	It is my understanding that in the Dutch version of the Report is stated that the English text is supposed to prevail on the Dutch one. Please clarify which version is to prevail in case an interpretation conflict should arise.	Ja	Het Nederlandstalige rapport is leidend. De tekst is aangepast.
9	Kapitein kraanschip	1.1	During this maneuver, it veered off course, due to the weather conditions.	This statement is a deduction; therefore, it should be phrased using the conditional. "During this maneuver, the vessel veered off course, potentially due in part to the weather condition." Indeed, there are several factors that could have affected the movement of the vessel, including the traction exerted by the tugs, on which no analysis has been conducted due to the lack of relevant data.	Ja	De tekst is aangepast.
10	Bahamas Maritime Authority	1.5	Delete "subsequent"	This was part of the investigation, not a subsequent investigation	Ja	Aangepast.
11	Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond	1.5	Loodswezen Regio Rotterdam-Rijnmond	De benaming van het Loodswezen is onjuist en niet consequent. De betrokken partij is de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond.	Ja	'Loodswezen' veranderd in 'Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond'

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
12	Saipem	1.5	Saipem SpA	To be replaced with "Saipem" because the subjects interviewed by the DSB are employed by different entities in Saipem Group.	Ja	Aangepast.
13	Kapitein kraanschip	1.5		As a general consideration, it would be beneficial to the report if the analysis was introduced by a preliminary disclaimer to explain to the readers that the analysis conducted by the DSB is based on the data available, which are not the whole set of data which would be useful to the analysis of the allision. Notably, the fact that the tugs did not have a VDR on board makes it impossible to trace the movement of the tugs and the force exerted by the tugs on the crane vessel and its impact on the maneuver. Moreover, given that the communication via the work channels is not retained, what was communicated between the parties is primarily based on the statements made by those involved.	Nee	In paragraaf 2.3.1 wordt uitgelegd welke data beschikbaar was voor het onderzoek en welke data miste. Het onderzoek is logischerwijs uitgevoerd met de beschikbare data.
14	Kapitein kraanschip	1.5	Saipem SpA	To be replaced with "Saipem" because the persons interviewed by the DSB are employed by different entities in Saipem Group.	Ja	Zie reactie 12.
15	Saipem	2.1.1	Saipem SpA	To be replaced with: "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
16	Kapitein kraanschip	2.1.1	Saipem SpA	To be replaced with: "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Zie reactie 15.
17	Bahamas Maritime Authority	2.1.1	Consider adding air draught and reference to DP capability with minimal draught	Relevant for analysis (3.2.1 in particular)	Nee	Het kraanschip maakte tijdens de manoeuvre wel gebruik van zijn eigen voortstuwingsmiddelen, maar het DP-systeem was niet ingeschakeld. Het schip kon met de sleepboten en de eigen voorstuwings standby in positie gehouden worden. Dit was voorafgaand aan de indokoperatie ook geoefend. Daarmee voegt de hoogte van het schip in relatie tot de capaciteit van het DP-systeem weinig toe.
18	Bahamas Maritime Authority	2.1.2	Add Nobel Regina Allen's beam	Relevant when referring to available space for mooring and cross reference with Appendix E p55 line 10.	Ja	De breedte van het boorplatform is toegevoegd aan de tekst.
19	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	2.2.1	De loods .... de roeiers.	De enkele vermelding dat loods de leiding heeft is onvolledig en misleidend. De loods is de adviseur van de kapitein en kan namens hem optreden als verkeersdeelnemer. Zie ook pagina 24 regel 38 en 39, waar terecht wordt gemeld dat kapitein formeel verantwoordelijk blijft.	Ja	Verwerkt.
20	Bahamas Maritime Authority	2.2.1	Consider referencing the use of line boats in this section	Relevant for Figure 3 and narrative.	Gedeeltelijk	De taak van de roeiers is al eerder in de paragraaf beschreven. Aan de toedracht is toegevoegd dat de roeiers de dokdraden naar het kraanschip brachten met hun boten.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
21	Kapitein kraanschip	2.2.1	GO/NO GO meeting	Replace "GO/NO GO meeting" with "OK to proceed". The decision to proceed was made verbally and via "Storno" radio between Pilot, S7000 Captain, Damen Port Captain and Tugs Captains, rather than through a formal meeting. The wording "go-no-go meeting" could be confused with the official go-no-go meeting held the 20 February 2024 with the parties involved.	Ja	De tekst is aangepast in lijn met het voorstel in de reactie.
22	Bahamas Maritime Authority	2.2.1	Replace "point" with "time"	Clarity	Ja	Verwerkt.
23	Betrokken loods	2.2.1	Vlak voor de aanvaring gaf de kapitein aan de officieren de opdracht om de roerpropellers vol naar	Dit is feitelijk geen juiste weergave, op advies van de loods werd vanaf het moment dat het achterschip richting platform bewoog de roerpropellor stapsgewijs opgevoerd tot vol. Dit duurde in totaal 80 seconden	Nee	Op zowel de VDR-data als de audio brug-opnamen in bezit van de Onderzoeksraad is te zien dat de roerpropellers sneller dan stapsgewijs naar vol werden opgevoerd. De boegschroeven werden daarentegen geleidelijker naar vol gezet.
24	Bahamas Maritime Authority	2.2.1	Replace "in consultation with" with "at the direction of"	Clarity	Ja	Verwerkt.
25	Bahamas Maritime Authority	2.2.1	Replace "veer of off course in an easterly direction" with "swing to port"	Clarity and continuity with language used in Analysis.	Ja	Verwerkt.
26	Kapitein kraanschip	2.2.1	final GO/NO GO meeting	Replace "final GO/NO GO meeting" with "OK to proceed". The decision to proceed was made verbally and via "Storno" radio between Pilot, S7000 Captain, Damen Port Captain and Tugs Captains, rather than through a formal meeting. The wording "go-no-go meeting" could be confused with the official go-no-go meeting held the 20 February 2024 with the parties involved.	Ja	Zie reactie 21.
27	Saipem	2.2.1	"Figure 5"	To be replaced with "Figure 4"	Ja	Zie reactie 5.
28	Saipem	2.2.1	"Figure 4"	To be replaced with "Figure 5"	Ja	Zie reactie 5.
29	Kapitein kraanschip	2.2.1	"Figure 5"	To be replaced with "Figure 4"	Ja	Zie reactie 5.
30	Kapitein kraanschip	2.2.1	"Figure 4"	To be replaced with "Figure 5"	Ja	Zie reactie 5.
31	Bahamas Maritime Authority	2.2.1	Replace references such as "tug that was positioned forward on the port side" with tug reference numbers in Figure 3	Clarity	Ja	Verwerkt.
32	Bahamas Maritime Authority	2.2.1	Replace references to compass directions. Eg: replace "to the westerly direction" with "position".	Clarity and continuity with language used in Analysis.	Ja	Verwerkt.
33	Bahamas Maritime Authority	2.2.1	Replace "collided" with "allided" or "made contact with"	Continuity	Ja	Verwerkt.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
34	Kapitein kraanschip	2.2.1	The pilot and the captain did not respond immediately to the movement of the bow of the vessel to port.	<p>Considering the context and without prejudice to the Master's role, the sentence should not quote "the captain", because at that moment the role of the Pilot and Tugs was predominant in the execution of manoeuvre, considering the plan, considering the agreement between Pilot and Captain and considering the fact that communication between Pilot and Tugs was executed in Dutch.</p> <p>In this circumstance, the Captain cannot respond immediately because the manoeuvre is managed by the Pilot and Tugs and he can only intervene, in agreement with the Pilot, when the situation becomes critical using vessel propulsion to avoid a danger. Therefore, the sentence should state; "The Pilot did not respond immediately to the movement of the bow of the vessel to port."</p>	Gedeeltelijk	De tekst is aangepast, maar met de volgende toelichting. Hoewel het feitelijk klopt dat de kapitein niet direct kon reageren op de beweging van het voorschip, was er wel sprake van samenwerking tussen de kapitein en de loods en kon de kapitein wel verbaal ingrijpen in geval van een signalering dat de beweging van het voorschip naar bakboord te groot werd.
35	Saipem	2.2.1	"Figure 9"	To be replaced with "Figure 8"	Ja	Zie reactie 5.
36	Saipem	2.2.1	"Figure 8"	To be replaced with "Figure 9"	Ja	Zie reactie 5.
37	Kapitein kraanschip	2.2.1	"Figure 9"	To be replaced with "Figure 8"	Ja	Zie reactie 5.
38	Kapitein kraanschip	2.2.1	"Figure 8"	To be replaced with "Figure 9"	Ja	Zie reactie 5.
39	Bahamas Maritime Authority	2.2.4	Replace "collision" with "allision"	Continuity	Ja	Verwerkt.
40	Kapitein kraanschip	2.2.4	final GO/NO GO meeting	<p>Replace "final GO/NO GO meeting" with "OK to proceed" (this is true for the events of 18.02.24 h 7 and 21.02.24 h10). The decision to proceed was made verbally and via "Storno" radio between Pilot, S7000 Captain, Damen Port Captain and Tugs Captains, rather than through a formal meeting. The wording "go-no-go meeting" could be confused with the official go-no-go meeting held the 20 February 2024 with the parties involved.</p>	Ja	In het bijschrift van de figuur is een verduidelijking van de GO/NO-GO meeting opgenomen.
41	Bahamas Maritime Authority	2.3.1	Height of eye of wing guage would add context	Context	Ja	De hoogte van de windmeter is toegevoegd.
42	Saipem	2.3.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
43	Saipem	2.3.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
44	Kapitein kraanschip	2.3.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
45	Kapitein kraanschip	2.3.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
46	Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond	Tabel 4		De tabel bevat foutieve getallen. De sleepboot Stuurboord achter heeft een Trekkraft 2024 (praktijk) van 56,3 ton en geen 68 ton. Door de verkeerde tonnages in de tabel klopt de totale trekkraft ook niet en moet dit 391,1 ton zijn.	Ja	Aangepast naar de juiste getallen.
47	Bahamas Maritime Authority	2.3.1	Format of time (HH.MM) different to rest of report	Continuity	Nee	De tijdsaanduiding die de Onderzoeksraad gebruikt is uu. mm:ss. Dit is in het gehele rapport gecorrigeerd.
48	Saipem	2.3.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
49	Kapitein kraanschip	2.3.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
50	Bahamas Maritime Authority	2.3.3	replace "twice" with " 2 x".	Clarity/ English	Ja	In het Engelse rapport is 'twice' vervangen door 'two times'.
51	Bahamas Maritime Authority	2.3.3	Replace 111 with 11	typo	Nee	De typo '111' kon niet worden gevonden.
52	Bahamas Maritime Authority	2.3.3	Consider using tug numbers from Figure 11 in table	Clarity	Nee	Het is verwarrend om sleepboten te refereren naar twee figuren (nummers 3 en 11). Geen van beiden figuren bevatten alle sleepbootnummers dus is besloten om in de tabel te blijven bij referenties als: stuurboord, bakboord etcetera.
53	Betrokken loods	2.3.4	Deze informatie is niet alleen bedoeld voor de loods, maar ook voor de betrokken dokmeester en sleepbootkapiteins.	Dit is niet juist, het vademecum is een intern document voor opleiding en leidraad.	Gedeeltelijk	Het vademecum is een intern document, deze informatie is aangepast. Alleen de checklist uit het vademecum kon in de voorbespreking gedeeld worden met de betrokkenen van de scheepswerf en de havensleepdienst. Hier is in de voorbereiding van deze dokking geen gebruik van gemaakt.
54	Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond	2.3.5	Het standpunt .... NMS meegaat.	Dit is niet het standpunt van de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond. Het uitgangspunt is dat bijzondere transporten worden uitgevoerd door meer dan 1 loods, maar het kan ook zeker met 1 loods. Het gebruik van een NMS wordt sterk aangeraden, maar is niet wettelijk of anderszins verplicht, ook niet vanuit afspraken met bevoegde autoriteiten.	Ja	De tekst is aangepast.
55	Saipem	2.3.3	Figure 111	To be replaced with "Figure 11"	Ja	Zie reactie 5.
56	Kapitein kraanschip	2.3.3	Figure 111	To be replaced with "Figure 11"	Ja	Zie reactie 5.
57	Bahamas Maritime Authority	2.3.6	Delet repeated "work"	typo	Ja	De tekst is aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
58	Betrokken loods	3.2.1	betrokken partijen kwam naar voren dat zij dit geen bezwaar vonden en dat de loodsen,	Dit is feitelijk onjuist, de loods heeft op 19 feb gecommuniceerd met de scheepswerf dat eerste mogelijkheid om te dokken zo zijn op zondag 25 februari en misschien op zaterdag en daar naar toe te werken. Tot deze tijd zou er te veel wind staan. Er was wel degelijk bezwaar, dit betekende wel een vertraging van 6 dagen dus voor bepaalde partijen onacceptabel. Tijdens de volgende meeting werd door alle partijen overeengekomen dat op woensdag ondanks de overschrijding van de limieten het door toevoegen van extra veiligheidsmaatregelen (extra sterke trossen van kraanschip) mogelijk moest zijn om te dokken en ontstond er zo een nieuwe situatie.	Ja	Deze aanvullende informatie is toegevoegd aan het einde van de alinea.
59	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	3.2.1	dergelijke beslissingen te maken	Dit is feitelijk onjuist en zou moeten zijn: 'dergelijke loodsadviezen te geven'	Ja	Feitelijke correctie.
60	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	3.2.1	Kenmerkend.... zelfstandig handelen.	Terminologie wordt hier onjuist gebruikt. Waar van Loodswezen wordt gesproken wordt de individuele loods bedoeld. Hier zou moeten staan: 'Kenmerkend voor loodsen is dat zij vrij zijn om naar eigen inzicht en ervaring vrij te adviseren.'	Ja	Feitelijke correctie.
61	Betrokken loods	3.2.1		Veiligheid risico's waren wel besproken zie ook eerder in het rapport ten aanzien van go no go bespreking	Nee	In Bijlage C heeft de Onderzoeksraad zijn visie aangegeven op het zo goed als praktisch mogelijk beheersen van de veiligheidsrisico's. De Onderzoeksraad vindt het alleen mondeling bespreken van de risico's niet afdoende.
62	Betrokken loods	3.2.1	De loods schatte de kans op aanvaring als hoog in, maar het risico als acceptabel omdat de gevolgen naar zijn inschatting beperkt zouden blijven tot schade. In het rapport	Voor juiste feitelijke weergaven is volgende tekst vollediger "de loods schatte de kans op aanvaring al hoog in, maar het risico voor de betrokken partijen acceptabel omdat de gevolgen van te voren ingeschat beperkt zo blijven tot geringe materiële schade daar de naderingsnelheid nagenoeg nul zou zijn voor het dok".	Ja	De tekst is aangepast.
63	Betrokken loods	3.2.1	De inventarisatie en vaststelling van de risico's ontbraken, evenals de beheersmaatregelen.	Dit is een onjuiste weergave, de belangrijkste risico's zijn wel besproken maar niet vastgelegd	Nee	In Bijlage C heeft de Onderzoeksraad zijn visie aangegeven op het zo goed als praktisch mogelijk beheersen van de veiligheidsrisico's. De Onderzoeksraad vindt het alleen mondeling bespreken van de risico's niet afdoende.
64	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	3.2.1	, kwam de regie over de operatie bij de loods te liggen.	"Kwam de uitvoering van de manoeuvre van de Saipem 7000 bij de loods te liggen" is tekstueel beter.	Ja	De tekst is aangepast.
65	Bahamas Maritime Authority	3.2.1	Context for station holding capability with reduced draught might be beneficial here.	Stronger analysis	Nee	Gedurende de nacht en na het verlaten van de kade en voor het indokken van de volgende dag, werd het kraanschip zonder problemen in positie gehouden met behulp van het DP-systeem. Toen het schip naar het dok ging, werd het DP-systeem uitgeschakeld.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
66	Kapitein kraanschip	3.2.1	After all, the crane vessel could also hold itself in position with its own propulsion.	This statement is not accurate. It is true that before the vessel approached the dry dock entrance, it is primarily handled by its own propellers. However, during the approach to the dry dock entrance, the vessel's propellers can only assist the tugs in maintaining the position.	Ja	De tekst is aangepast.
67	Betrokken loods	3.2.1	invloed uitoefenen op de draairichting	Dit is onjuist. De voornaamste taak van de sleepboot in originele positie is om het achterschip dwarsscheeps in bedwang te hebben, je laat de twee sleepboten bij het achterschip tegen elkaar induwen zodat het schip klem ligt voor de ingang van het dok. Je wilt juist niet draaien, je wilt het schip dwarsuit klem zetten en recht voor het dok duwen en houden . Eventueel roteren doe je met de sleepboten aan de voorzijde, je vaart immers achteruit.	Gedeeltelijk	De tekst is deels aangepast in lijn met het commentaar.
68	Betrokken loods	3.2.1	had een trekkracht van 56.3 ton. Omdat dit de enige sleepboot 21 was die nog invloed kon uitoefenen op de draairichting van het achterschip, zou het 22 gunstiger zijn om op die plek een sleepboot vast te maken met een grotere trekkracht. Dit 23 bleek ook uit een interview met een towmaster.	Dit is feitelijk onjuist: ten eerste is dit niet de enige sleepboot die invloed kan uitoefenen op de draairichting van het achterschip. De boegschroeven sleepboten aan het voorschip kunnen ook invloed uitoefenen op de draairichting van achterschip. Ten tweede hebben we te maken de bollardpull van de bolders op de Saipem 7000 ik vraag me daarom af of een sterkere sleepboot in die positie het verschil had gemaakt (en als hier ook nog meegenomen wordt de geleverde sleepboten dan was de indeling de enige juiste).	Gedeeltelijk	De tekst is deels aangepast in lijn met het commentaar.
69	Betrokken loods	3.2.1		Feitelijk onjuist: ik heb wel toelichting geven wat er te zien is op de NMS, de DPO hoefde NMS niet te bedienen. De toegevoegde waarde van NMS lag enkel in het meekijken.	Ja	De tekst is aangepast.
70	Kapitein kraanschip	3.2.1	That was not explicitly stated.	This was not explicitly stated because it is implicit: it is a mandatory requirement of the Port Authority for a Pilot to be on board during vessel movements within Port limits.	Nee	Het klopt dat het wettelijk verplicht is om loodsplichtig vaarwater een loods aan boord te hebben. Waar het hier om gaat is dat het niet expliciet was vastgesteld dat de loods dan ook de regie had over de operatie.
71	Betrokken loods	3.2.1	Er was geen moment waarop de loods met gehele brugbemanning de manoeuvre en zijn plan voor de uitvoering doorsprak. Daarnaast maakte de loods geen aanvullende afspraken met de kapitein, zijn bemanning, en de tweede loods over de momenten waarop de loods geïnformeerd wilde worden (bijvoorbeeld bij een koersverandering van een bepaald aantal graden). Een gedeeld beeld van de operatie, aanvullende afspraken en communicatie met de kapitein, de bemanning en de tweede loods over wat zij zagen tijdens de operatie, hadden de eerste loods kunnen helpen bij het onder controle houden van de scheepsbewegingen. Met de keuze voor communicatie met de sleepboten, roeiers en	Onjuist en Ik heb hier moeite mee omdat iedereen afzonderlijk is gesproken en zo op de hoogte is gesteld van de manoeuvre. ik ben in totaal 60 uur aan boord geweest en heb meegedraaid met wachten. Hierbij is uitvoerig en voldoende gesproken over de manoeuvre.	Ja	De tekst aangepast met de aanvullende informatie.
72	Betrokken loods	3.2.1	Met de keuze voor communicatie met de sleepboten, roeiers en scheepswerf in het Nederlands ontstond er een nog grotere uitdaging voor de loods om het	Onjuiste weergave: hier wordt er gesuggereerd dat er een keuze is maar in de praktijk is het zo dat de officiële voertaal met sleepboten, vastmakers en de werf de Nederlandse is. Verder geldt hier een gedeelde verantwoordelijkheid. Doordat ik meerdere dagen aan boord ben geweest, geslapen en gegeten en meegedraaid in de wachten was er juist een sterke betrokkenheid en goed brugteam.	Ja	De tekst is aangepast.



Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
73	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	3.2.1	Hierdoor kan .... gehandhaafd wordt.	Terminologie wordt hier onjuist gebruikt. "De veiligheids-aanpak van het Loodswezen" bestaat niet. Een loods is autonoom in zijn beroepsuitoefening. Beter zou zijn hier te stellen dat dat "Hierdoor bestaat er geen algemene veiligheidsaanpak van de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond".	Ja	De tekst is aangepast.
74	Bahamas Maritime Authority	3.2.1	Please reconsider using the counter-factual argument "it would have been better"	Stronger analysis	Ja	Engelstalige tekst aangepast. Een betere vertaling van de originele tekst is ingevoegd.
75	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	3.2.1	Volledig oranje blok	In deze tussentijdse conclusie (?) ligt de focus volledig op loods, hetgeen een onvolledig en misleidend beeld schetst. De loods is de adviseur van de kapitein en kan namens hem optreden als verkeersdeelnemer. Zie ook pagina 24 regel 38 en 39, waar terecht wordt gemeld dat kapitein formeel verantwoordelijk blijft.	Ja	De tekst is aangepast.
76	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	3.2.1	Laatste alinia	Terminologie wordt hier onjuist gebruikt. Onduidelijk is wie of wat hier wordt bedoeld met "het Loodswezen".	Ja	De tekst is verduidelijkt.
77	Betrokken loods	3.2.1	De gevolgen die de verandering van de sleepbootconfiguratie met zich meebracht, waren door de loods niet in kaart gebracht. De sleepboot die aan de stuurboord achterzijde van het kraanschip overbleef, was een van de sleepboten met minder trekkracht en moest in zijn eentje het achterschip onder controle houden.	Dit is feitelijk onjuist. De gevolgen waren juist wel in kaart gebracht door de loods en juist wel goed doordacht. Doordat de roerpropellers beschikbaar waren was het mogelijk om deze operatie uit te voeren. Zonder de beschikbaarheid van de roerpropellers was de operatie nooit gestart. De roerpropellor heeft een stuwkracht van 60 ton deze zou dus de oorspronkelijk sleepboot bb achter vervangen. De roerpropellers zijn voor aanvang van de manoeuvre na afschakeling van DP systeem door de DPO in juiste stand gezet op mijn verzoek. Hier stond ik naast en heb hier toezicht opgehouden. BB roerpropellor stond klaar om dwarsuit naar sb te bewegen en de stuurboord roerpropellor stond klaar om een beweging dwarsuit naar bakboord te kunnen genereren. Met de bakboords roerpropellor en de sleepboot vastgemaakt stuurboord achter hadden we dus een gezamenlijke kracht van ongeveer 115 ton. Dit is allemaal van te voren doorlopen en doordacht.	Nee	Het oorspronkelijke dokplan ging ervan uit dat de eigen voortstuwing van het kraanschip niet gebruikt zou worden. Mede door de overschrijding van de windlimieten en het verplaatsen van de sleepboot werd tussen de kapitein en de loods overeengekomen om de voortstuwing gereed voor gebruik te houden als mitigerende maatregel. De roerpropellor werd tijdens de manoeuvre niet gebruikt als vervangende sleepboot om het achterschip klem te houden, deze roerpropellor stond klaar voor gebruik. Dit is naar de mening van de Onderzoeksraad geen vervanging van een sleepboot.
78	Betrokken loods	3.2.1	Op de brug hadden de loods, de kapitein, zijn bemanning en de tweede loods geen gedeeld beeld van de uitvoering van de indokoperatie. Bij een complexe operatie als de indokoperatie verwacht de Onderzoeksraad dat de loods, die de regie had, de betrokken bemanning optimaal inzet en borgt dat alle betrokkenen hetzelfde beeld hebben.	Ik heb hier moeite mee zoals eerder gesteld is er met alle betrokken bemanningsleden en 2de loods uitvoerig en voldoende gesproken over de manoeuvre. De gehele reis van let wel 80 meter dwaruit en 130 meter naar achteren was helder voor iedereen aan boord van Saipem 7000.	Ja	De tekst is aangepast.
79	Bahamas Maritime Authority	3.2.1	Please reconsider using the counter-factual argument "could have helped..."	Stronger analysis	Ja	De tekst is aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
80	Betrokken loods	3.2.2	Eenmaal dicht bij de dokingang voer de loods op het zicht. De loods en de kapitein namen de informatie van de NMS niet mee in de afwegingen voor de uit te voeren sleepboot-commando's. De eerste loods was ervan overtuigd – mede ingegeven door zijn ervaring – dat het blote oog betrouwbaar	Dit is een onjuist en vertekend beeld. Natuurlijk is er naar de NMS gekeken. Navigeren op het blote oog was dicht op de dokingang veel betrouwbaarder en sneller.	Gedeeltelijk	De tekst is gedeeltelijk aangepast aan de reactie. Uit de onderzoeksgegevens blijkt namelijk dat op de NMS vanaf 11.22 uur een beweging van het voorschip naar bakboord is waar te nemen. De voorspelling van deze beweging was ook eerder waar te nemen.
81	Bahamas Maritime Authority	3.2.2	Replace "bowbow" with "bow"	typo	Ja	Vervangen door 'bow'.
82	Bahamas Maritime Authority	3.2.2	insert missing space into "driftof"	typo	Ja	Missende spatie ingevoegd.
83	Kapitein kraanschip	3.2.1	On the bridge the pilot, the captain, his crew, the second pilot have not a shared view of the execution of the docking operations.	Regarding this sentence, it has to be clarified that as far as the S7000 internal alignment is concerned, a toolbox meeting was held between S7000 Bridge Team, including S7000 Captain and Deck Officers (DPO). Moreover, the pilot, captain, and crew shared a common understanding of how to execute the docking maneuver. The Pilot discussed the maneuver with the captain, and the captain communicated the plan to the crew during the tool box talk.	Gedeeltelijk	De deelconclusie blijft staan. Wel is in de tekst voorafgaand aan de deelconclusie verduidelijkt dat er op verschillende momenten toolbox meetings en gesprekken hebben plaatsgevonden tussen de kapitein en zijn bemanning en de loods en de bemanning, maar niet met alle betrokkenen tegelijkertijd.
84	Kapitein kraanschip	3.2.2	The pilot and the captain did not take account of the information from the NMS when deciding what commands to give to the tugs.	The NMS is primarily a Pilot tool, and he is trained and experienced in its use. The information received from the NMS includes the vessel movements and vessel prediction movements, which depends on the vessel's reaction to the tugs forces, environmental conditions, and drift over a given period. This information, while valuable, may not always be precise enough to solely dictate the next command. Other factors must also be considered such as: Previous commands given to the tugs, visual observations from bridge wing, input received from other lookouts (e.g. the pilot on the opposite wing, officers on watch at the vessel's corners) and feedbacks received from tugs. These factors are crucial for maintaining vessel alignment with dry-dock entrance and avoiding contact of the vessel with any adjacent structures.  Considering the context and without prejudice to the Master's role, the sentence should not quote "the captain", because at that moment the role of the Pilot and Tugs was predominant in the execution of manoeuvre, considering the plan, considering the agreement between Pilot and Captain and considering the fact that communication between Pilot and Tugs was executed in Dutch.	Nee	De Onderzoeksraad deelt het beeld dat de gegevens van de NMS in de context van de operatie gezien moeten worden. We zijn wel van mening dat de NMS waardevolle informatie liet zien tijdens de indokoperatie die niet optimaal gebruikt werd.  Zie over de rol van de kapitein ook reactie 34.
85	Saipem	3.2.1	Figure 122	To be replaced with "Figure 12"	Ja	Zie reactie 5.
86	Kapitein kraanschip	3.2.2	Figure 122	To be replaced with "Figure 12"	Ja	Zie reactie 5.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
87	Betrokken loods	3.2.2	De meerwaarde van NMS om bijvoorbeeld de voorspelling van de te verwachten scheepsbeweging als extra controle te gebruiken, werd tijdens de manoeuvre niet benut. De eerste loods gaf de voorkeur aan navigeren op het zicht, omdat hij ervan overtuigd was dat dit in een dergelijk situatie betrouwbaarder is. Ook de tweede loods en de bemanning op de brug maakten geen gebruik van de beschikbare informatie op de NMS.	Dit is feitelijk onjuist. Ik gebruik de NMS veel en heb hem deze reis ook volledig benut. Nogmaals: Dit is een onjuist en vertekend beeld. Tijdens het interview heb ik en mijn collega proberen te verduidelijken dat als je met een object van 90m breed, 10 m diep en kranen 200m hoog op meters afstand van een muur en een boorplatform bezig bent dan het hoofdzakelijk zichtwerk wordt, je gaat niet op een scherm blijven kijken van 23cm breed. De NMS is geen naderingstool zoals in de ruimtevaart waarbij je een punt in een vierkant houdt en zo precies land op de afgesproken plek in de woestijn. De NMS heb is zeer uitgebreid en zorgvuldig gebruikt. Ook in de laatste fase stond de NMS voor onze neus (Kapitein en loods) en werd er op gekeken. Het menselijk oog en brein werkt in de praktijk wel iets sneller dan de computer en radar b.v. het duurt even voordat het plaatje opgebouwd is. In de praktijk ziet iemand met ervaring eerder de beweging dan dat het wordt getoond op de computer. Zeker als het een beweging is die door de nulstand gaat zoals lichte beweging over bakboord gaat over in lichte beweging over stuurboord. Het is dus een onjuiste voorstelling om te beweren dat er niet gebruik werd gemaakt van alle beschikbare middelen. In de eindfase richt je aandacht wel meer op het buitenbeeld. Iedereen die manoeuvreert zal dit beamen.	Gedeeltelijk	Onderzoeksgegevens tonen aan dat de NMS gebruikt kan worden als naderingstool, bijvoorbeeld om afmeersnelheden te monitoren zodat schade aan steigers voorkomen wordt. De snelheden van de scheepsbewegingen die weergegeven worden op het scherm van de NMS en de voorspelling van die scheepsbewegingen kunnen een bijdrage leveren aan veilig en effectief meren of dokken.  De tekst is gedeeltelijk aangepast.
88	Betrokken loods	3.2.2	Op de stuurboord brugvleugel stond de tweede loods. Hij had de opdracht om aan stuurboord in de gaten te houden of alles goed ging, maar hij kreeg geen specifieke instructies mee en kon zo dus niet beoordelen of de beweging naar bakboord bij het	Dit is te stellig en doet geen recht aan de taak van de 2de loods. De 2de loods aan sb zijde om aan die kant te controleren hoe de beweging verloopt. Specifieke instructies hadden er niet toe bijgedragen dat hij de beweging naar bb had kunnen beoordelen.	Gedeeltelijk	De zin 'Hij had de opdracht om aan stuurboord in de gaten te houden of alles goed ging, maar hij kreeg geen specifieke instructies mee en kon zo dus niet beoordelen of de beweging naar bakboord bij het plan hoorde.' is vervangen door: 'Zijn rol was om aan stuurboord in de gaten te houden of alles goed ging, maar hij kreeg geen specifieke instructies mee en kon zo dus niet beoordelen of de beweging naar bakboord bij het plan hoorde.'
89	Betrokken loods	3.2.2	Doordat bij de betrokkenen een eenduidig beeld van de uitvoering van de operatie miste, wist de Chief DPO niet of de beweging van het voorschip bij de operatie hoorde. Hij maakte geen melding van wat hij op de camera's zag aan de kapitein.	Onjuist, zoals al eerder vermeld de manoeuvre is uitvoerig besproken met de betrokkenen. Daarbij geldt dat ondanks dat ik de CDPO extra gebriefd heb en beschikking over NMS heb gegeven zijn rol beperkt was en hier te groot wordt gemaakt.	Nee	We respecteren dat in de ervaring van de loods de manoeuvre uitgebreid besproken was met het gehele brugteam. Uit meerdere bronnen bleek dat niet alle betrokkenen een eenduidig beeld van de manoeuvre hadden.
90	Saipem	3.2.2	Figure 12	To be replaced with "Figure 13"	Ja	Zie reactie 5.
91	Saipem	3.2.2	Figure 13	To be replaced with "Figure 14"	Ja	Zie reactie 5.
92	Kapitein kraanschip	3.2.2	Figure 12	To be replaced with "Figure 13"	Ja	Zie reactie 5.
93	Kapitein kraanschip	3.2.2	Figure 13	To be replaced with "Figure 14"	Ja	Zie reactie 5.
94	Betrokken loods	3.2.3	doordraaien. Ook bleef de sleepboot bij het voorschip (nr. 7) het voorschip naar stuurboord corrigeren. Het voorschip bewoog zich van het platform af, het achterschip begon zich	Voor feitelijke juiste weergave moet hier aan toegevoegd worden:" dit omdat het voorschip naar het westen gemanoeuvreerd moest worden om in lijn te komen van het dok	Ja	De tekst is aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
95	Betrokken loods	3.2.3	Doordat het initiële uit koers raken niet meteen werd opgepakt als een situatie waarop geacteerd moest worden, bleef er weinig tijd over om een aanvaring te voorkomen. Vervolgens was een stevige correctie met de boegschroeven nodig	Onjuist dit ligt genuanceerder: Wij waren het dok bewust bovenwinds genaderd zodat er meer ruimte en tijd was om te kunnen reageren immers het Boorplatform lag benedenwinds. We hebben de wind ook gebruikt om voor het dok te zakken. Voor de lezer moet het ook duidelijk zijn dat van een stabiele situatie naar contact 80 seconden is geweest. In die korte tijd zijn er veel commando's geven en is er alles aan gedaan om contact te voorkomen. Het geschetste beeld klopt niet, er is meteen gereageerd. De uitwerking van de reactie van een dergelijk schip laat op zich wachten.	Nee	Aan alinea 2 op pagina 12 in hoofdstuk 2.2.1 is ter verduidelijking de volgende zin toegevoegd: 'De kapitein en de loods lieten het schip bovenwinds het dok naderen aangezien het boorplatform benedenwinds lag. Dit gaf hen meer tijd en ruimte om te reageren. Daarnaast maakten ze gebruik van de wind om het schip voor het dok te laten zakken.'  Uit de onderzoeksgegevens blijkt dat het kraanschip vanaf 11.22 uur in zijn geheel richting bakboord beweegt. Ook is te zien dat het voorschip sneller richting bakboord beweegt dan het achterschip. De voorspelling van deze beweging was eerder waar te nemen, om 11.21 uur.
96	Saipem	3.2.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)"actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
97	Kapitein kraanschip	3.2.2	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)"actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
98	Nabestaande	3.3	Het was duidelijk voor de lasser'. Deze tekst moet eruit.	Hij kan het immers niet navertellen. Er staat bij dat die dag (21 februari) het schip zou gaan dokken. Er staat niet bij welk tijdstip. Hij heeft geen kans gehad om zichzelf in veiligheid te brengen	Gedeeltelijk	Uit interviews bleek dat het bij de lassers en hun leidinggevende bekend was dat het kraanschip die dag zou gaan indokken. Dit was besproken en ze zagen het schip bewegen. Wat bij hen onbekend is gebleven, waren de risico's verbonden aan het indokken.  Om deze nuance aan te brengen is de zin 'Het was duidelijk voor de lasser, zijn collega's en zijn leidinggevende dat het kraanschip die dag in dok zou gaan; ze zagen het schip immers naast het boorplatform liggen.' vervangen door: 'Het was bij de lassers en zijn collega's, en hun leidinggevende bekend dat het kraanschip die dag in dok zou gaan; ze zagen het schip immers naast het boorplatform liggen en voordat ze die ochtend aan het werk gingen, hadden ze er nog over gesproken. De risico's van de indokoperatie waren bij hen onbekend.'
99	Nabestaande	3.3	Omdat zowel de leidinggevende van de lasser als de lasser zelf. De lasser moet eruit	Hiervoor geldt hetzelfde als bovenstaand	Nee	Zie bovenstaande reactie.
100	Betrokken loods	3.3	Het was logisch dat de lasser op de dag van het voorval op de hangsteiger was, omdat dit paste bij de aan hem opgedragen werkzaamheden. Er stond geen grote tijdsdruk op de taak van de lasser.	Onjuist. Het was hooguit in de ogen van de lasser logisch, maar de lezer moet ook weten dat het een wereld van verschil is of er werkzaamheden worden uitgevoerd aan boord van het boorplatform of uitgevoerd worden op een steiger aan de buitenzijde op een punt. Hierdoor wordt de passerafstand nog minder en de mensen die hier aan het werk zijn zijn totaal onbeschermd.	Ja	Het is te begrijpen waardoor het kwam dat de lasser tijdens de indokoperatie aan het werk was op de hangsteiger van het boorplatform en waardoor het voor hem en zijn leidinggevende logisch was om de werkzaamheden uit te voeren. Om dit te verduidelijken is de tekst aangepast.
101	Saipem	3.2.2	Saipem SpA	To be replaced with SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo) actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
102	Kapitein kraanschip	3.2.3	Saipem SpA	To be replaced with SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo) actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
103	Betrokken loods	3.4		Deze passage is te onbepaald wie wordt bedoeld met "hen"	Ja	Met hen wordt de kapitein, loods, dokmeester, project-manager van de scheepswerf en de dokmeester bedoeld.  De passage is aangepast naar: 'De potentiële gevolgen van een aanvaring werden door onder andere de dokmeester, project manager van de scheepswerf, de kapitein en de loods ingeschat als louter materiële schade die gemakkelijk gerepareerd kon worden, omdat beide schepen zich al bij een scheepswerf bevonden en niemand ervan uit ging dat er iemand op de hangsteiger aan het werk was.'
104	Betrokken loods	3.4	De maatregel die de aanwezigen namen om met de aanwezigheid van het boorplatform om te gaan (de sleepboot op een andere plek leggen), was een logische oplossing voor het probleem van de aanwezigheid van het boorplatform, maar geen doordachterisicobeheersmaatregel. De vraag of de verdeling van de sleepboten nog wel effectief was in de nieuwe situatie, kwam niet aan de orde. Datzelfde gold voor de maatregel om de boegschroeven en roerpropellers stand-by te houden om die indien nodig te kunnen gebruiken	Dit is volstrekt onjuist de sleepboot verdeling is uitgebreid doordacht en besproken met alle betrokkenen niet enkel op de dag zelf maar ook in voorbesprekingen en bij poging 1 op 18 februari. Hierbij is absoluut niet enkel in gegaan op het praktische probleem wat het boorplatform met zich mee bracht maar is ook uitgebreid ingegaan op de veiligheid risico's en de technische mogelijkheden van Saipem 7000 zelf.	Gedeeltelijk	De tekst is gedeeltelijk aangepast in lijn met de reactie. De gevolgen van de combinatie van het gebruik van de eigen voortstuwing van het schip en de sleepboten waren onvoldoende in beeld; door het gebruik van de boegschroeven om het voorschip weg van het boorplatform te krijgen, draaide het achterschip naar bakboord.
105	Kapitein kraanschip	3.4	In neither the docking procedure nor the step-by-step plan is the drilling rig that was located next to the dock entrance referred to or indicated in the drawings. Nor does the docking procedure include a risk analysis.	The presence of the overboard suspended scaffolding structures on the jack-up's waterside was not brought up by Shipyard during the go-no-go meetings, neither at the first nor at the second attempt. Also, the presence of the scaffolding was not brought up during the "ok to proceed" radio conversations.	Ja	Zie reactie 1.
106	Bahamas Maritime Authority	3.4	Replace "collision" with "allision"	Continuity	Ja	'Colliding' vervangen door 'alliding'.
107	Kapitein kraanschip	3.4.	Prior to the docking operation, the crew on board the crane vessel were told to stay away from the side of the vessel that would pass by the drilling rig; this is in line with the 'stay out of the danger zone' rule in the IOGP's Life Saving Rules. There was no direct contact between the crane vessel and the drilling rig. The crew of the crane vessel did not therefore point out this rule to the persons on the drilling rig or the shipyard.	It was not for the crew on board of the crane vessel to impart instructions to the persons on the drilling rig or the shipyard.	Nee	Deze passage is opgenomen om aan te tonen dat een aantal betrokkenen de kans op een aanvaring en de potentiële gevolgen daarvan wel zagen, maar niet expliciet uitspraken.  'De bemanning aan boord van het kraanschip hoeft geen instructies te geven aan het boorplatform of de mensen die daarop aan het werk zijn. Wel past het bij de verantwoordelijkheid van een team dat een dergelijke operatie gaat uitvoeren om te informeren naar de activiteiten die gaande zouden kunnen zijn op het boorplatform.'
108	Kapitein kraanschip	3.4.	The ownwer of the vessel / The vessel owner	For the sake of clarity, it is to be specified that in this instance the vessel owner is the owner of the drilling rig (Noble Regina Allen) and not the owner of the crane vessel (Saipem). Thus, "vessel owner" and "owner of the vessel" is to be replaced with "drilling rig owner" and "owner of the drilling rig" or "Noble Regina Allen".	Ja	De tekst is aangepast.
109	Kapitein kraanschip	3.4	The risk associated with the docking were not systematically surveyed in advance by the crane vessel project team.	The context refers to the "shipyard project team dedicated to the crane vessel", not to crane vessel project team.	Ja	De tekst is aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
110	Kapitein kraanschip	3.4	The risk of an allision was considered to exist, and was assessed as high, by pilot, captain, dock master, and others involved in the docking operation.	As with any vessel maneuver, a risk of contact is inherently present and was considered for this event as well. To state that the risk of contact was assessed as high is a wrong assumption. Before the maneuver, nor myself nor, to my knowledge, none of the persons involved anticipated a high risk of contact with the jack-up.	Ja	In het Nederlandse rapport staat: "De kans op een aanvaring werd door de loods, de kapitein, de dokmeester en anderen die betrokken waren bij de indokoperatie als aanwezig en hoog ingeschat." Dit verkeerd vertaald naar 'risk' in het Engelstalige rapport, dat moet 'chance' zijn. Dit is aangepast. Uit meerdere bronnen kwam naar voren dat de kans wél als hoog werd ingeschat.
111	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	4.0	De kapitein .... Te delen	Zie eerder opmerking over gebruik NMS. Een NMS kan niet gebruikt worden zonder degelijke opleiding. Dit aspect lijkt volledig onderbelicht.	Gedeeltelijk	We bedoelen in deze alinea dat er binnen het brugteam geen eenduidig beeld was van de uitvoering van de operatie en dat er geen duidelijke afspraken waren tussen de loods, kapitein, en brugteamlid over waar ze precies op moesten letten en welke informatie mogelijk relevant zou kunnen zijn voor de kapitein de loods.  De tekst is in lijn met de reactie aangepast.
112	Betrokken loods	4.0	het voorschip. De kapitein, zijn brugteam en de loods hadden geen afspraken gemaakt over de manier waarop de manoeuvre kon worden gemonitord en welke informatie van belang was om met elkaar te delen. De mogelijkheden van de NMS als hulpmiddel bij het 7 manoeuvreren, zijn niet optimaal benut. In de communicatie tijdens de manoeuvre werd 8 geen gebruik gemaakt van de beschikbare informatiebronnen op de brug die de loods en 9 de kapitein konden ondersteunen bij het uitvoeren van de dokoperatie. Het Loodswezen 10 heeft een verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat dit gebeurt en heeft procedures 11 voor de manier waarop de voorbereiding van een dergelijke operatie plaats moet vinden en	Dit is feitelijk onjuist: de mogelijkheden van de NMS zijn tot zover mogelijk wel optimaal benut. Ook werd er optimaal gebruik gemaakt van het brugteam De manoeuvre is uitvoerig en voldoende besproken met de betrokkenen.	Nee	Zie reactie 78, 80 en 83.
113	Regionale Loodsen-corporatie Rotterdam-Rijnmond	4.0	Het Loodswezen .... moet worden.	Terminologie wordt hier onjuist gebruikt. Zie eerdere opmerkingen bij de pagina's 5, 24 en 26; het onderscheid tussen de loods en de Regionale Loodsencorporatie Rotterdam Rijnmond wordt dan wel niet gemaakt, dan wel onjuist toegepast.	Ja	'Loodswezen' vervangen door 'Regionale Loodsencorporatie Rotterdam-Rijnmond.'
114	Kapitein kraanschip	4	The captain, his team on the bridge, and the pilot had not made any arrangements as to how the manoeuvre could be monitored and what information was important to share with one another.	Regarding this sentence, it has to be clarified that as far as the S7000 internal alignment is concerned, a toolbox meeting was held between S7000 Bridge Team including S7000 Captain and Deck Officers (DPO).	Ja	Dit is in de tekst op aangepast. Zie ook reactie 83.
115	Bahamas Maritime Authority	4.3	Replace "collision" with "allision"	Continuity	Ja	'Colliding' vervangen door 'alliding'.
116	Bahamas Maritime Authority	4.4	Delete "a more"	Clarity	Ja	Verwerkt.
117	Saipem	1	SAIPEM (Società Anonima Italiana Perforazione e Montaggi)	Please refer to the Company as Saipem. As of today, Società Italiana Perforazione e Montaggi is not part of the company name.	Ja	Aangepast.
118	Kapitein kraanschip	N/A	SAIPEM (Società Anonima Italiana Perforazione e Montaggi)	Please refer to the Company as Saipem. As of today, Società Italiana Perforazione e Montaggi is not part of the company name.	Ja	Aangepast.

Nr.	Partij	Hst / paragraaf	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overnemen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
119	Saipem	2.1.1	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.
120	Kapitein kraanschip	N/A	Saipem SpA	To be replaced with "SPCM (Saipem Portugal Comercio Maritimo)" actual owner of the S7000	Ja	Aangepast.