



Ministerie van Sociale Zaken en
Werkgelegenheid

> Retouradres Postbus 90801 2509 LV Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
De heer J.R.V.A. Dijsselbloem
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

**Directie Gezond & Veilig
werken**
Team C

Postbus 90801
2509 LV Den Haag
Parnassusplein 5
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon

T 070 [redacted]
[redacted]@minszw.nl
T 06 [redacted]
[redacted]@minszw.nl

Datum 19 augustus 2022
Betreft Rapport OvV over de FWN Rapide

Onze referentie
2022-0000146109

Uw referentie
OvV-21.0006780

Geachte heer Dijsselbloem,

Op 7 december 2021 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) het rapport "Tussendek valt in ruim met fatale afloop - Lessen uit het voorval aan boord van de FWN Rapide" gepubliceerd. Aanleiding voor dit rapport was een ongeval dat op 2 september 2019 plaatsvond aan boord van het Nederlands gevlagde vrachtschip 'FWN Rapide' in de haven van Georgetown (Guyana). Het tussendek met behulp waarvan werkzaamheden werden verricht viel in het ruim doordat de slecht onderhouden hijskabels braken. Bij dit ongeval is een bemanningslid verongelukt en een ander bemanningslid raakte zwaargewond.

Allereerst wil ik aangeven zeer te betreuren dat dit ongeval heeft plaatsgevonden. Het maakt duidelijk dat de veiligheid van werknemers op het werk een belangrijk thema is waarvoor nog steeds aandacht nodig is.

In uw rapport doet u zes aanbevelingen, waarvan er twee geadresseerd zijn aan de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). Onderstaand informeer ik u op welke wijze uitvoering zal worden gegeven aan deze twee aanbevelingen. Aangezien een van de aanbevelingen voortborduurde op een aanbeveling die is gericht aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), is gesproken met de KVNR. Tevens is overleg gevoerd met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Alvorens in te gaan op uw aanbevelingen wil ik eerst nog stilstaan bij de beschrijving van het ongeval in uw rapportage. In uw analyse van het ongeval worden vier ontbrekende of falende barrières genoemd en beschreven:

- Onderhoud moet worden uitgevoerd conform opgave fabrikant of leverancier (barrière 1)
- Deskundigheid is noodzakelijk bij het inspecteren van hijskabels (barrière 2)
- Risico's moeten goed geïnventariseerd en geëvalueerd worden bij aanpassen van bestaande werkprocessen (barrière 3)
- Geschikte valbeveiligingsmiddelen moeten beschikbaar zijn (en gebruikt worden) en ook moeten de veiligheidstaken aan boord ingevuld en georganiseerd worden (barrière 4).

Op bovengenoemde punten bestaan wettelijke voorschriften. De Arbeidsomstandighedenwet en de daarop berustende bepalingen is volgens artikel 2, onderdeel c, mede van toepassing op arbeid die geheel of ten dele buiten Nederland wordt verricht door personen, werkzaam aan boord van zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren. Dit betekent dat de arbeidsomstandighedenwetgeving van toepassing is op Nederlandse vaartuigen, ook als deze zich buiten Nederland bevinden. De werkgever is verantwoordelijk om alleen arbeidsmiddelen (dat zijn alle hulpmiddelen die bij het werk gebruikt worden) in te zetten die voor het doel geschikt zijn, deugdelijk worden onderhouden en conform de gebruiksvoorschriften van de fabrikant worden gebruikt. De werkgever is er ook verantwoordelijk voor dat hij zijn werknemers voldoende voorlichting en onderricht geeft, zodat zij voldoende kennis en vaardigheden hebben om het werk veilig uit te voeren. Bovendien dient de werkgever toezicht te houden en te zorgen dat de werknemers zich aan de voorschriften houden. Verder is de werkgever er verantwoordelijk voor dat de risico's op het gebied van veiligheid en gezondheid worden geïnventariseerd en geëvalueerd, opdat hij vervolgens passende (preventieve) maatregelen kan treffen om deze risico's weg te nemen of te minimaliseren¹.

Directie Gezond & Veilig werken
Team C

Datum
19-08-2022

Onze referentie
2022-0000146109

Op grond van de rapportage van OvV ontstaat de indruk dat in dit geval deze verplichtingen waarschijnlijk niet op goede wijze door de werkgever zijn nageleefd. Het ongeval had bij het volgen van de voorschriften uit de arbeidsomstandighedenregelgeving mogelijk voorkomen kunnen worden. Uw aanbevelingen aan de scheepsbeheerder kan ik dan ook onderschrijven. In het gesprek met vertegenwoordigers van de KVRN, is door SZW gewezen op het belang van sectorale afspraken over een goede en passende toepassing van de arbeidsomstandighedenregelgeving. Daarbij is gewezen op de mogelijkheid van het opstellen van een arbocatalogus door de sector. De KVRN gaf aan actief te zijn door bijvoorbeeld te werken de 'Handleiding voor Veilig Werken' en daarnaast ook nog bewustwordingscampagnes te voeren.

In aanbeveling zes richt u zich tot de Minister van SZW. U constateert dat een minder streng keurings-, inspectie- en beproevingsregime is verankerd in de wet- en regelgeving voor bepaalde hijs- en hefwerktuigen aan boord van (zee)schepen. Daarbij beveelt u aan: *"Wijzig wet- en regelgeving omtrent keuring, inspectie en beproeving van hijs- en hefwerktuigen aan boord van schepen zodanig dat dergelijke werktuigen vallen onder het regime van keuren, inspecteren en beproeven zoals dat thans uitsluitend geldt voor hijs- en hefwerktuigen die worden gebruikt voor het laden en lossen"*.

In reactie op deze aanbeveling merk ik op dat zich ten aanzien van het gebruik van hijs- en hefwerktuigen belangrijke internationale ontwikkelingen voordoen waarmee rekening moet worden gehouden. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) werkt aan een aanpassing van het SOLAS-verdrag². De tekst hiervoor is inmiddels gereed. In 2024 vindt finale besluitvorming plaats in de IMO. Als gevolg hiervan worden hijs- en hefwerktuigen, voor luiken boven laadruimen

¹ Volgens artikel IV, eerste lid, van het Maritiem Arbeidsverdrag 2006 heeft elke zeevarende recht op een veilige werkomgeving die aan de veiligheidsnormen voldoet. Zie voor de Goedkeuringswet, Rijkswet van 6 juli 2011 inzake goedkeuring van het op 23 februari 2006 te Genève tot stand gekomen Maritiem Arbeidsverdrag, 2006 (Trb. 2007, 93), Stb. 2011, 393.

² Het Internationaal Verdrag voor de veiligheid van mensenlevens op zee (International Convention for the Safety of Life at Sea). SOLAS beschrijft aan welke eisen zeegaande schepen moeten voldoen op het gebied van constructie, uitrusting en bemanning, afhankelijk van het vaargebied.

van zeeschepen, meegenomen bij de periodieke controles en keuringen voor de veiligheidscertificering van het schip.

Omdat tijdens de (verplichte) certificeringcontroles, de actuele staat van het hijs- en hefmateriaal periodiek door een extern keuringsbureau beoordeeld wordt, zal ondeugdelijk materiaal eerder opgespoord, getest en indien nodig vervangen worden. Dit zal de kans op materiaalbreuk tijdens de normale operatie van deze werktuigen uiteindelijk doen verminderen.

Het SOLAS-verdrag is geïmplementeerd middels de Schepenwet, het Schepenbesluit 2004 en de Regeling veiligheid zeeschepen. Zeeschepen onder Nederlandse vlag waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of vrachtschepen benodigd is, moeten (dynamisch) aan deze voorschriften voldoen. Het nieuwe SOLAS-voorschrift treedt in werking op 1 januari 2026 onder hoofdstuk II-1 deel A-1/3-13. Voor de toepassing van de nieuwe regels met betrekking tot hijswerktuigen in het SOLAS-verdrag zijn, ook door het IMO, richtsnoeren (circulaires) opgesteld.

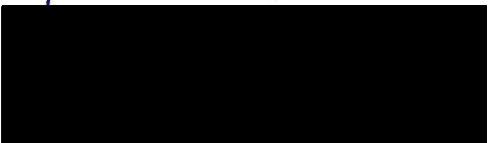
Rekening houdend met deze ontwikkelingen, acht ik het wijzigen van de arbeidsomstandighedenwetgeving ten aanzien van het keuren, inspecteren en beproeven van hijs- en hefwerktuigen op dit moment nog niet opportuun. Daarvoor moet eerst duidelijk zijn wat de precieze wijzigingen worden en of nadere richtsnoeren van de IMO volgen.

In uw aanbeveling vier wordt de KVNR gevraagd met de sector zeescheepvaart, een stelsel van voorschriften, protocollen en afkeurcriteria te ontwikkelen dat betrekking heeft op het inspecteren van hijs- en hefwerktuigen op zeeschepen. Daarnaast wordt de KVNR verzocht profielen te ontwikkelen waaraan deskundigheid van personen die de inspecties uit moeten voeren, kan worden afgelezen, gemeten en versterkt. Vervolgens wordt in aanbeveling vijf aan de Minister van SZW gevraagd toe te zien op de ontwikkeling van bovenstaand stelsel en deskundigheidsprofielen. In het gesprek met de KVNR is duidelijk geworden dat zij, gezien de hiervoor beschreven internationale ontwikkelingen, het op dit moment niet opportuun vindt om nu invulling te geven aan aanbeveling vier. Gezien de ontwikkelingen kan ik voor deze opvatting begrip opbrengen.

Het Ministerie van IenW zal in samenwerking met de branche en het Ministerie van SZW ten aanzien van enkele specifieke urgente punten zoals vermeld in de nieuwe internationale regelgeving (SOLAS) overgaan tot vervroegde inwerkingtreding (early implementation) in het kader van het Schepenbesluit 2004. Het Ministerie van IenW en het Ministerie van SZW zullen erop toezien hoe de branche invulling geeft aan deze 'early implementation'.

Hoogachtend,

De Minister van Sociale Zaken
en Werkgelegenheid,


C.E.G. van Gennip

**Directie Gezond & Veilig
werken**
Team C

Datum
19-08-2022

Onze referentie
2022-0000146109