

Het onderzoek richt zich op de voorvallen met de UK-165 en UK-171. Dat waren boomkorkotters met een lengte van minder dan 24 meter. Om het veiligheidsrisico van kapseizen en zinken van viskotters door gevaarlijke asymmetrische beladingstoestanden in kaart te brengen en daarmee de veiligheidswinst te vergroten, is breder onderzoek binnen de gehele sector aan te bevelen. Dat onderzoek dient zich te richten op alle kotters – zowel korter als langer dan 24 meter.

De Onderzoeksraad doet de volgende aanbevelingen.

Aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat:

1. Erken dat asymmetrische beladingstoestanden op boomkorkotters geregeld voorkomen en dat de stabiliteit beduidend ongunstiger kan zijn dan in symmetrische beladingstoestanden. Bereken en beoordeel daarom de stabiliteit in asymmetrische beladingstoestanden ten behoeve van het certificeringstraject, zoals voorgeschreven in de wet.
2. Zorg dat volledige uitvoering wordt gegeven aan de wettelijke verplichting om beladingstoestanden met een ongunstige invloed op de stabiliteit op te nemen in het stabiliteitsboek en deze te voorzien van gerichte instructies. Doe dit door in het stabiliteitsboek ook asymmetrische beladingstoestanden op te nemen. Betrek de visserijsector bij het opstellen van die gerichte instructies.
3. Onderzoek hoe groot het veiligheidsrisico van kapseizen en zinken van viskotters door gevaarlijke asymmetrische beladingstoestanden binnen de gehele Nederlandse kottervloot is. Onderzoek dit voor alle viskotters, ongeacht de lengte. Neem maatregelen om dit veiligheidsrisico tegen te gaan.

Aan de Stichting Sectorraad Visserij:

4. Zorg dat bemanningen van boomkorkotters met een lengte van minder dan 24 meter structureel geïnformeerd zijn over het risico van gevaarlijke instabiliteit bij asymmetrische beladingstoestanden. Steun de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met het opstellen van gerichte instructies die in geval van beladingstoestanden met een ongunstige invloed op de stabiliteit moeten worden opgenomen in het stabiliteitsboek.

De noodzakelijke competenties waarmee bemanningen gevaarlijke asymmetrische beladingstoestanden kunnen herkennen en voorkomen, zijn geen vast onderdeel binnen de visserijopleidingen. Om het handelingsperspectief van (aanstaande) schippers te vergroten doet de Raad de volgende aanbeveling:

Aan de Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs en Bedrijfsleven en de Stichting Sectorraad Visserij:

5. Zorg dat er binnen de visserijopleidingen expliciet aandacht wordt besteed aan het veiligheidsrisico van asymmetrische beladingstoestanden en hoe in de praktijk te handelen om dit risico te beheersen. Neem dit bijvoorbeeld op in het lesmateriaal.

Naast het vergroten van het handelingsperspectief van schippers, is het minstens zo belangrijk dat via het ontwerp van viskotters veiligheidswinst geboekt gaat worden. Daarom moeten ook partijen in de maritieme maakindustrie bij het voorkomen van het veiligheidsrisico van asymmetrische beladingstoestanden op viskotters betrokken worden. Denk daarbij aan partijen als scheepswerven, scheepsbouwers en scheepsontwerpers. Deze zijn in Nederland te bereiken via de bracheorganisatie *Netherlands Maritime Technology*.

Aan Netherlands Maritime Technology:

6. Zorg dat partijen in de maritieme maakindustrie geïnformeerd zijn over het veiligheidsrisico van gevaarlijke instabiliteit bij asymmetrische beladingstoestanden. Bereik dat deze partijen bijdragen aan het voorkomen van dit veiligheidsrisico, door behoud van stabiliteit bij asymmetrische beladingstoestanden als uitgangspunt mee te nemen bij het ontwerpen, bouwen en verbouwen van viskotters en de daarop gebruikte uitrusting.



ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Voorzitter van de Onderzoeksraad



mr. C.A.J.F. Verheij
Secretaris-directeur