

REACTIES OP CONCEPTRAPPORT "TUSSENDEK VALT IN RUIM MET FATALE AFLOOP - LESSEN UIT HET VOORVAL AAN BOORD VAN DE FWN RAPIDE"

Nummer	Partij	Hoofdstuk	Sectie	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	ForestWave Navigation B.V.		Regel 94	"Oorzaken VOOR het breken"	Wij nemen aan dat u bedoeld "oorzaken VAN het breken?"	Ja	
2	ForestWave Navigation B.V.		Regel 173 ev	"Horseheads"	regelmatig worden horseheads genoemd in het rapport. FWN Rapide is niet uitgerust met horseheads maar met klapnokken (uitklapbare steunen) voor de tussendekken. Die twee namen worden in het rapport door elkaar gebruikt, in geval van FWN Rapide gaat het alleen om klapnokken.	Ja	
3	ForestWave Navigation B.V.		Regel 188	"meerdere ruimen"	Door het zetten van schotten worden en niet meerdere ruimen gemaakt, alleen meerdere ruimTen of compartimenten.	Ja	
4	ForestWave Navigation B.V.		Regel 399-406		: uit de beschrijving blijkt ons inziens onvoldoende dat in werkelijkheid de gebruikte (onbeschadigde originele) kabel van voldoende sterkte was. Uit de certificaten kon anders geconcludeerd worden, maar die bevatten een fout. De kabel voldeed aan de eisen en had geen WLL dat lager was dan de getilde last.	Nee	De certificaten hadden betrekking op de kabels inclusief hijssoog en bevatten op dit punt geen fout. Het rapport vermeldt helder dat de kabel zelf (zonder hijssoog) in originele staat wel voldoende sterk was.
5	ForestWave Navigation B.V.		Regel 412	"Duitse vlag"	Het schip voer destijds onder Engelse vlag	Ja	
6	ForestWave Navigation B.V.		Regel 1047	"Bijlsma hijs en heftechniek"	U noemt -Bijlsma hijs en heftechniek- terwijl direct betrokkene Coops en Nieborg niet wordt genoemd	Ja	
7	Minister van Infrastructuur en Waterstaat	2.4, eerste alinea en voetnoot 2	Regel 393	?De EU-machinerichtlijn is niet van toepassing op zeeschepen en machines aan boord van zeeschepen, maar wel op kettingen, kabels en banden aan boord, als die zijn ontworpen en geproduceerd voor hijs- en hefdoeleinden als onderdeel van hijs- of hefmachines.	Kettingen, kabels en banden maken deel uit van de machine aan boord. En daar is de richtlijn juist niet op van toepassing. Zie machinerichtlijn art. 1, lid 2f: zeeschepen en mobiele offshore-eenheden, <u>alsmede machines</u> die aan boord van dergelijke schepen en/of eenheden zijn geïnstalleerd; In deze richtlijn worden onder „machines” verstaan, de producten bedoeld in artikel 1, lid 1, punten a) tot en met f): (...) d) hijs- en hefgereedschappen; e) <u>kettingen, kabels en banden</u> ; f) verwijderbare mechanische overbrengingssystemen; De conclusie is dat de EU Machinerichtlijn niet van toepassing is.	Ja	

Nummer	Partij	Hoofdstuk	Sectie	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
8	Minister van Infrastructuur en Waterstaat	2.5, Voorschriften en voetnoot 5	Regel 449	Het Arbeidsomstandighedenbesluit ⁵ schrijft voor dat de hijs- en hefwerktuigen aan boord van zeeschepen ten minste eenmaal per vijf jaar, doelmatig beproefd en op goede staat onderzocht moeten worden door een certificerende instelling.	Dit is niet correct. Art. 7.29 geldt voor hijs- en hefwerktuigen voor het laden en lossen . Een luikenwagen wordt niet gebruikt voor laden en lossen. Art. 7.4a is juist van toepassing. En daaruit voortvloeiend is art. 7.20 van toepassing. Let op: art. 7.20 gaat alleen voor hijs- en hefgereedschap (dus niet voor de luikenwagen zelf, dat is een hijs- en hefwerktuig, dus art. 7.4a).	Deels	Het betreft hier een juridische interpretatie van de wetgeving, die heeft geleid tot een aanbeveling in het rapport. Er is geen directe relatie met het voorval aan boord van de FWN Rapide.
9	Minister van Infrastructuur en Waterstaat	2.4, kader	Regel 392-397	De toe te passen veiligheidscoëfficiënt wordt in dit verband vastgelegd in EU-Richtlijn 2006/42/EG, ook wel bekend als de EU-Machinerichtlijn ² en bedraagt 1:5.3 Dat wil zeggen dat de WLL maximaal 1/5 deel is van minimale breeksterkte. De richtlijn geeft ook aan dat deze coëfficiënt ontoereikend is voor componenten van machines waarmee personen worden gehesen en in die gevallen in de regel moet worden verdubbeld. ⁴	Alhoewel als gevolg van bovenstaand de conclusie is dat de EU Machinerichtlijn niet van toepassing is, is het volgende geconstateerd: het verdubbelen van 1:5 levert 2:5 op en dat zou vreemd zijn in deze context (minder marge als je met mensen werkt). In de richtlijn blijkt ook niet de coëfficiënt 1:5, maar de coëfficiënt 5 te staan, waardoor je bij verdubbeling uitkomt op een logischere 1:10.	Nee	Hier is de letterlijke tekst uit de betreffende EU-richtlijn overgenomen.
10	Minister van Infrastructuur en Waterstaat	3.4	710	1/5 wederom genoemd	Zie bovenstaand reactie.	Ja	
11	Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid		Algemeen Punt	De Onderzoeksraad focust erg op de technische aspecten van het ongeval en minder op de rol van de werkgever.	De Onderzoeksraad noemt 4 barrières die elk moeten garanderen dat dit ongeval niet kon gebeuren. Echter géén van deze benoemt nadrukkelijk de rol van de werkgever. Volgens de arbeidsomstandighedenwet is de werkgever verantwoordelijk voor toezicht, instructie en het beschikbaar stellen van de juiste arbeidsmiddelen en persoonlijke beschermingsmiddelen. Het uitvoeren van een RI&E valt hier ook onder. De werkgever moet ervoor zorgen dat zijn werknemers goed voorgelicht en geïnstrueerd zijn en daar moet hij vervolgens op toezien.	Nee	Het beschrijven van wettelijke taken en verantwoordelijkheden sluit op de in de inzageactie aangegeven wijze niet aan op de taak van de Onderzoeksraad. Die taak betreft uitsluitend lering trekken uit voorvallen. Wat diverse partijen kunnen doen om de veiligheid te verbeteren is onderdeel van de aanbevelingen, en op die wijze geadresseerd.
12	Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid	Pagina 23	643-647	Uit het onderzoek blijkt dat ...mogelijke sanctie ... voldoende preventieve werking ... voldoende deskundigheid.	De Onderzoeksraad geeft aan dat op een enkele uitzondering na er vanuit de arbeidsomstandighedenregelgeving geen formele richtlijnen zijn waarlangs de deskundigheid voor het inspecteren van kranen kan worden afgemeten. Daarna wordt aangegeven dat uit het onderzoek zou blijken dat de wetgever hier bewust voor heeft gekozen. Het uitgangspunt daarbij zou zijn dat dat wanneer een voorval het gevolg is van onvoldoende deskundigheid en daarmee de wet is overtreden, de hoogte van mogelijke sancties een voldoende preventie werking heeft om ervoor te zorgen dat de werkgever zorgt voor voldoende deskundigheid. Onduidelijk is waar de Raad de conclusie ten aanzien van de opvattingen van de wetgever over de genoemde preventieve werking van mogelijke sancties op baseert. Graag zien wij een nadere duiding van de bronnen waarop de Onderzoeksraad zich baseert.	Ja	Passage geschrapt.

Nummer	Partij	Hoofdstuk	Sectie	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van de reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
13	Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid	Pagina 24	656-659	Daarmee kan worden vastgesteld ... te borgen.	<p>De Onderzoeksraad geeft aan dat vastgesteld kan worden dat het stelsel van verplichtingen en verantwoordelijkheden rond het inspecteren van hijs- en hefwerktuigen op zeeschepen niet sterk genoeg is om die inspecties adequaat te laten verlopen en daarmee het veilig gebruik van die werktuigen te borgen. Een belangrijk punt volgens de Onderzoeksraad is dat de vereiste deskundigheid ten aanzien van het inspecteren van kranen niet is vastgelegd in formele richtlijnen.</p> <p>De Onderzoeksraad motiveert echter beperkt waarom een nadere vastlegging van deskundigheid noodzakelijk is. De veronderstelling dat in dit geval een nadere vastlegging mogelijk had kunnen bijdragen aan het voorkomen van dit ongeval is onvoldoende onderbouwd. De Onderzoeksraad geeft ook niet aan waarom de werkgever er niet op had kunnen vertrouwen dat de opleiding tot scheepsofficier voldoende zekerheid biedt om de taken ten aanzien van onderhoud en inspectie op goede wijze uit te voeren.</p>	Deels	<p>Het rapport beschrijft dat de onderbouwingen zijn gestoeld op het gegeven dat de luikwagens, inclusief hijskabels, wel was geïnspecteerd, dat deze inspectie tijdig was uitgevoerd en dat tijdens de laatst uitgevoerde inspectie de slechte staat van hijskabels en geleidewielen opgemerkt had moeten worden. In het rapport is nader aangeduid dat en tekort aan deskundigheid bij het voorval een rol heeft gespeeld.</p> <p>Daarnaast is een korte toelichting opgenomen over de internationale opleidingseisen die gelden voor scheepsofficieren. Hierbij is meer duidelijk gemaakt dat er sprake is van alleen algemeen opgestelde eisen.</p>