

[REDACTED]

Van: [REDACTED] | ForestWave [REDACTED] <[\[REDACTED\]@forestwave.nl](mailto:[REDACTED]@forestwave.nl)>

Verzonden: vrijdag 11 maart 2022 12:13

Aan: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@onderzoeksraad.nl](mailto:[REDACTED]@onderzoeksraad.nl)>; [REDACTED] <[\[REDACTED\]@onderzoeksraad.nl](mailto:[REDACTED]@onderzoeksraad.nl)>; [REDACTED] <[\[REDACTED\]@onderzoeksraad.nl](mailto:[REDACTED]@onderzoeksraad.nl)>

CC: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@forestwave.nl](mailto:[REDACTED]@forestwave.nl)>; [REDACTED] <[\[REDACTED\]@kvnr.nl](mailto:[REDACTED]@kvnr.nl)>; [REDACTED] <[\[REDACTED\]@forestwave.nl](mailto:[REDACTED]@forestwave.nl)>

Onderwerp: RE: verzoek ontvangst rapport FWN Rapide / aanvulling

Mijne heren,

In navolging op het ongeluk op FWN Rapide met het tussendek en het daar op volgende onderzoek door de OVV het volgende:

Tijdens de inspecties die sindsdien uitgevoerd werden aan de hijskabels van de luikenwagen viel ons op dat op meerdere schepen de nieuw geïnstalleerde hijskabels al vrij snel mechanische schade opliepen.

Ook bleek deze schade op verschillende schepen op dezelfde plek van de kabel te ontstaan.

Deze positie komt overeen met de plek waar op FWN Rapide de kabel uiteindelijk gebroken is.

De beschadiging ontstond op de kabelpositie waar de winchtrommel vol is en de kabel schavielt tussen de wang van de trommel en de al op de trommel aanwezige kabel.

De gebruikte kabel was dus langer dan de capaciteit van de trommel.

Ook bleek dat er ook in de laagste positie nog altijd meer dan 5 slagen op trommel aanwezig waren.

Daarom is, in overleg met Coops en Nieborg (de fabrikant van de luikenwagen) besloten 2 meter van alle kabels af te halen (dus 29 ipv 31 meter kabels).

De kabel is dan nog altijd voldoende lang om de tanktop te bereiken en houd ook altijd minimaal 3 slagen op de winchtrommel.

Er blijkt een serie schepen met type winch BWC110 te bestaan die uitgerust zijn met een te lange (31 m) kabel.

Wij hebben onze bemanningen inmiddels opgedragen de beschadigde kabels te vernieuwen en alle kabels 2 meter in te korten.

Ook zullen wij vanaf nu kortere kabels bestellen.

Erop vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

[REDACTED] | QHSE manager

T +31 88 [REDACTED]

M +31 [REDACTED]

[\[REDACTED\]@forestwave.nl](mailto:[REDACTED]@forestwave.nl)



ForestWave Navigation B.V.

Rozenburglaan 9, 9727 DL Groningen, The Netherlands

www.forestwave.nl

From: Fred Diepeveen | ForestWave

Sent: maandag 17 januari 2022 16:52

To: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@onderzoeksraad.nl](mailto:[REDACTED]@onderzoeksraad.nl)>; [REDACTED] <[\[REDACTED\]@onderzoeksraad.nl](mailto:[REDACTED]@onderzoeksraad.nl)>

Cc: [REDACTED] <[\[REDACTED\]@onderzoeksraad.nl](mailto:[REDACTED]@onderzoeksraad.nl)>

Subject: RE: verzoek ontvangst rapport FWN Rapide

Geachte heer [REDACTED],

Naar aanleiding van het rapport van de FWN Rapide wilden wij graag als volgt op het rapport reageren :

Mijne heren,

U heeft ons gevraagd om een inhoudelijke reactie op conclusie en aanbevelingen op het rapport “Tussendek valt in ruim met fatale afloop, Lessen uit het voorval aan boord van de FWN Rapide” .

Lessen uit het voorval aan boord van de FWN Rapide” op pagina’s 5 en 6, herhaald op pagina 42 en 43, en elders in uw rapport omschreven, geanalyseerd en uitgewerkt.

Hieronder een puntsgewijze reactie op de aanbevelingen.

Aanbeveling 1 aan ForestWave

Zorg dat, voorafgaand aan implementatie van aangepaste werkprocedures, de risico’s van het aangepaste proces worden geïnventariseerd en geëvalueerd door daarvoor gekwalificeerde deskundigen, betrek deze deskundigen ook bij het opstellen van veiligheidsbeheersmaatregelen die nodig zijn voor het verlagen van de geïnventariseerde risico’s.

Reactie:

Een en ander is inmiddels in de Veiligheidsmanual (ISM) aangepast

Aanbeveling 2 aan ForestWave

Zorg dat aan boord van de schepen onder beheer van ForestWave Navigation BV onderhoud aan hijs- en hefwerktuigen volgens opgave van de fabrikant wordt uitgevoerd. Zorg dat onderhoudsschema’s en -instructies van de fabrikant of leverancier volledig worden overgenomen op de operationele onderhoudsroutines van de schepen.

Reactie:

Het “planned maintenance” systeem aan boord van al onze schepen is inmiddels aangepast op het punt van onderhoud aan hijs- en hefwerktuigen volgens opgave van de fabrikant. Daarbij is, naast de onderhoudswerkzaamheden, ook nadruk gelegd op inspectie van hijskabels en geleide wielen.

Hoewel er bij de onderhoudswerkzaamheden en inspectie door de bemanning een bepaalde mate van deskundigheid mag worden verwacht uit hoofde van opleiding en ervaring, blijkt dat dit niet afdoende is.

Wij verwachten niet dat inspectie schema’s of protocollen dit zal veranderen en hebben er derhalve voor gekozen deze jaarlijkse inspectie door een externe partij uit te laten voeren.

Het lijkt ons goed dit een nationaal vereiste te maken, net als in andere vlagstaten.

Aanbeveling 3 aan ForestWave

Inventariseer op elk schip onder beheer van ForestWave Navigation BV welke soorten valbeveiligingsmiddelen nodig zijn. Zorg dat deze middelen aan boord voorhanden zijn en geef bemanning de beschikking over informatie over hoe en wanneer welk type valbeveiligingsmiddel gebruikt moet worden.

Reactie:

Een inventarisatie is gemaakt en de ontbrekende items zijn, voor zover daar sprake van was, uitgeleverd.

Gebruik van e.e.a. is inmiddels in de Veiligheidsmanual (ISM) gespecificeerd/verduidelijkt.

Aanbeveling 4 aan de KNVR

Ontwikkel met de sector zeescheepvaart, een stelsel van voorschriften, protocollen en afkeurcriteria die betrekking hebben op het inspecteren van hijs- en hefwerktuigen op zeeschepen. Ontwikkel ook profielen waaraan deskundigheid van personen die de inspecties uit moeten voeren, kan worden afgelezen, gemeten en versterkt.

Reactie ForestWave (hoewel de aanbeveling aan de KNVR is gedaan, voelen wij ons geroepen hierop te reageren):

Wij zijn van mening dat het de taak van de wetgever is om bovenbedoelde stelsel en profielen te ontwikkelen (in plaats dit aan de sector over te laten).

Wij zien graag dat de KNVR en de sector in deze actief worden betrokken, echter de leidende rol ligt ons inziens bij de minister.

Aanbeveling 5 aan de minister van SVW

Zie toe op de ontwikkeling door de sector scheepvaart van de in aanbeveling 4 bedoelde stelsel en deskundigheidsprofielen.

Reactie ForestWave:

Zie onze reactie op aanbeveling 5 hierboven.

Aanbeveling 6 aan de minister van SZW

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 laden en lossen.

Reactie ForestWave (hoewel de aanbeveling aan de Minister is gedaan, voelen wij ons geroepen hierop te reageren):

Tijdens uw onderzoek heeft u geconstateerd dat een afwijkend en minder streng keurings-, inspectie- en beproevingsregime geldt voor luikenwagens aan boord van schepen.

En uw Raad is van mening dat deze constatering van belang van voor het verkleinen van de kans op voorvallen in de scheepvaartsector als geheel.

Echter, omdat wij er als rederij er al voor gekozen hadden de luikenwagens aan boord van al onze schepen, ook die van FWN Rapide, in de praktijk te onderwerpen aan een strenger keuringsregime, is er geen relatie met het in dit rapport beschreven voorval.

Andersom geredeneerd, kan geconcludeerd worden dat bij het keuringsregime zoals nu geldt voor scheepskranen, een vergelijkbaar ongeval met een scheepskraan niet zal voorkomen, en het derhalve wenselijk is om ook voor scheepskranen het keuringsregime aan te passen.

Bij vragen zijn wij beschikbaar voor commentaar op bovenstaand.

Met vriendelijke groet,

Fred Diepeveen | Managing Director

P +31 (0)88 [REDACTED]

M +31 6 [REDACTED]

[REDACTED]@forestwave.nl



ForestWave Navigation bv

Rozenburglaan 9, 9727 DL Groningen, The Netherlands

www.forestwave.nl