



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS

KVNR
Boompjes 40
3011 XB Rotterdam

010 4146 001
kvrn@kvrn.nl

Bank ABN AMRO
IBAN NL20ABNA0412113236
BIC ABNANL2A

KvK 40347143
BTW NL8017.69.413.B.01

Onderzoeksraad voor Veiligheid
De heer S. Zouridis
Postbus 95404
2509 CK DEN HAAG

AK/RB/9.15.52/KVNR/2023-50008

Rotterdam, 3 februari 2023

Betreft : Reactie KVNR op aanbevelingen OVV-rapport '*Beknellingen met luikenwagens - Verbreed onderzoek na dodelijke beknelling op Beauforce*'

Geachte heer Zouridis,

U ontvangt deze brief in reactie op de aanbeveling, zoals opgesteld door de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport 'Beknellingen met luikenwagens - Verbreed onderzoek na dodelijke beknelling op Beauforce', gepubliceerd op 20 juli 2022.

Met deze brief wil ik u graag informeren over de opvolging van deze aanbeveling door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR).

1. Aanleiding voor rapport

Het rapport is opgesteld na onderzoek van een incident op 30 juni 2018 aan boord van het vrachtschip 'Beauforce'. Bij dit ongeval is helaas een bemanningslid overleden door beknelling tussen de luikenwagen en de constructie aan dek.

2. Aanbevelingen

Het rapport bevat vier aanbevelingen, die mede gericht zijn aan de KVNR.





Deze aanbevelingen luiden als volgt:

Aan Vertom shipmanagement b.v. en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders:

1. Bij het werken met de luikenwagen moet het uitgangspunt zijn dat niemand de rails van de luikenwagen passeert als deze in gebruik is. Als er noodzaak is om de rails te passeren, dan wordt er niet met de luikenwagen gereden.
2. Breng het risico van beknelling tussen luikenwagen en schip verder onder de aandacht bij de bemanningen en reders. Benoem de noodzaak van het maken van duidelijke afspraken over het gelijktijdig uitvoeren van verschillende werkzaamheden in de gevarenzone. Maak hierbij ook gebruik van ervaringen van de reders in het omschrijven van de gevarenzone rondom de luikenwagen en het werken daarin.
3. Maak daarnaast duidelijke afspraken over wat de gevarenzone is en welke werkzaamheden essentieel zijn om tijdens het rijden en het werken met de luikenwagen in de gevarenzone uit te voeren.

Aan de Netherlands Maritime Technology en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders:

4. Onderzoek gezamenlijk de mogelijkheden om in het ontwerp van schepen en luikenwagens het risico op beknelling weg te nemen of te verminderen. Kijk daarbij expliciet naar:
 - De mogelijkheden op het gebied van scheepsontwerp, zowel het ontwerp van nieuwe schepen als technische aanpassingen op schepen in gebruik;
 - De mogelijkheden om iedereen aanwezig op het schip duidelijk te maken wanneer de luikenwagen in gebruik is en dit een direct gevaar vormt voor iemands eigen veiligheid

3. Opvolging aanbevelingen

De KVNR heeft de aanbevelingen overdacht en deze besproken met NMT en Vertom ship management. De KVNR concludeert het volgende:

1. Het werken met de luikenwagen brengt ernstige risico's met zich mee. Omdat de situatie op schepen verschillend is, zowel qua ontwerp van de luikenwagen als werkwijze, is het van belang de invulling van de aanbevelingen 1, 2 en 3 te bespreken met de reders die schepen met luikenwagens exploiteren. De KVNR zal hiervoor in gesprek gaan met de reders binnen de Commissie Veiligheid en Milieu van de KVNR, waarna de uitkomsten verder worden uitgewerkt voor toepassing in de praktijk. Vertom shipmanagement zal haar ervaring met de luikenwagen bij deze gesprekken inzetten om de uitkomsten zo effectief mogelijk te laten zijn. De dringende adviezen zullen ook worden aangeboden aan de Commissie Arbo en Veiligheid van Platform Maritiem voor opname in de handleiding voor veilig werken 'Dat is Juist!'.





2. Omdat de ontwerpen van schepen met luikenwagens verschillen, kan ook het veiligheidsniveau van de scheepsomgeving van de luikenwagen verschillen. De KVNR heeft samen met NMT, een scheepsbouwer en een ontwerper van luikenwagens besproken welke mogelijkheden er zijn op het gebied van ontwerp, signalering en protocol om de veiligheid van nieuwe en bestaande luikenwagens te verbeteren. De conceptlijst met adviezen die daarbij is opgesteld, zal besproken worden met de reders, scheepontwerpers en producenten van luikenwagens en aan de hand van deze gesprekken mogelijk worden aangepast.
3. Om wereldwijd eenzelfde veiligheidsniveau te kunnen waarborgen bij toepassing van luikenwagens kan het wenselijk zijn eventuele aanpassingen van de regelgeving in IMO-verband te ontwikkelen en te implementeren. Dit wordt beoordeeld nadat de uitkomsten van de besprekingen met de genoemde partijen bekend zijn.

4. Aandacht voor veiligheid aan boord

De KVNR is zich zeer bewust van de veiligheidsrisico's omtrent het werken met luikenwagens, en in bredere zin het werken aan boord van zeeschepen. De KVNR spant zich, samen met de andere sectorpartijen, als volgt in om de veiligheidsrisico's te verminderen en de aandacht hiervoor te verhogen, zowel operationeel als binnen de veiligheidscultuur van de rederijen:

- a. Voor de scheepvaart bestond tot 2016 de Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ), een wettelijke Algemene veiligheidscommissie zoals voorgeschreven in artikel 26 paragraaf 1 van de Schepenwet. Deze commissie had tot taak om de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) te adviseren betreffende het nemen van maatregelen ter voorkoming van arbeidsongevallen bij zeevarenden. De Commissie kon ook zelf voorstellen doen.

In 2016 hebben de ambtelijke leden van de wettelijk aangewezen ministeries zich teruggetrokken uit de ACVAZ, waarmee deze feitelijk niet meer bestond. De overblijvende niet-ambtelijke deelnemers, werkgevers- en werknemersorganisaties in de maritieme sector en het scholenveld, hebben daarop de Commissie Arbo & Veiligheid (CAV) ingesteld onder het Platform Maritiem. Zo kunnen de sectorpartijen toch blijven samenwerken aan het verbeteren van de veiligheid tijdens het werken aan boord.

De CAV houdt de inhoud van de sectorbreed gebruikte handleiding voor veilig werken 'Dat is Juist!' actueel, wisselt ervaringen en aanbevelingen uit op het gebied van Arbo en Veiligheid met ILT, OVV, Radio Medische Dienst en andere betrokken partijen, en volgt de internationale ontwikkelingen.





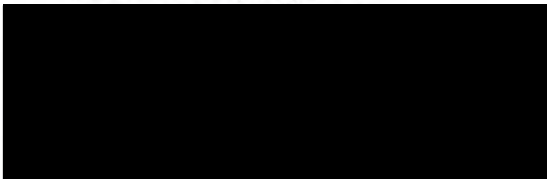
- b. In de tweede helft van november 2021 heeft de KVNR samen met de Sectorraad Visserij en de Vereniging van Waterbouwers een bewustwordingscampagne gelanceerd voor veilig werken aan boord. Dit initiatief is genomen naar aanleiding van ongevallen aan boord van de schepen, verscheidene OVV-aanbevelingen aan genoemde partijen en de gesprekken in de CAV met de KNRM over preventie van ongevallen.

Deze campagne 'Veilig Werken op Zee' is gericht op de koopvaardijvloot, de kottervloot en de waterbouwwloot. Voor elke doelgroep is een campagnelijn ontwikkeld, die is toegesneden op de eigen kenmerkende cultuur- en werkomgevingsaspecten. Het doel van de campagne is het creëren van een brede bewustwording van de eigen rol en verantwoordelijkheid in een veilig werkproces, zowel bij de walorganisatie als aan boord. Voor de koopvaardij is de omgang met de luikenwagen een speerpunt van de campagne. De bovenstaande aanbevelingen zullen na verdere uitwerking worden toegevoegd aan deze campagne.

Ik vertrouw erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd over de opvolging van de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport.

Een eensluidende brief heb ik verzonden naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Met vriendelijke groet,



Annet Koster
Directeur

