



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

AK/RB/9.15.52/KVNR/2022-50010

Rotterdam, 2 juni 2022

Betreft : Reactie KVNR op aanbevelingen OVV-rapport '*Tussendek valt in ruim met fatale afloop - Lessen uit het voorval aan boord van de FWN Rapide*'

Geachte heer Dijsselbloem,

U ontvangt deze brief in reactie op de aanbeveling zoals opgesteld door de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport '*Tussendek valt in ruim met fatale afloop - Lessen uit het voorval aan boord van de FWN Rapide*', gepubliceerd op 7 december 2021.

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 2 september 2019 aan boord van het vrachtschip '*FWN Rapide*'. Bij dit ongeval overleed een bemanningslid en raakte een ander bemanningslid gewond nadat het tussendek waarop zij stonden in het ruim viel door breuk van de kabels waarmee het dek aan de luikenwagen hing.

2. Aanbevelingen

Het rapport bevat zes aanbevelingen, waarvan nummer vier gericht is aan de KVNR.

Deze aanbeveling luidt als volgt:

4. Aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders:

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.



3. Opvolging aanbevelingen

De KVNR heeft de aanbeveling overdacht en deze ook besproken met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. De KVNR constateert het volgende:

- a. Het hiaat betreffende de regelgeving voor luikenwagens is in internationaal verband niet onopgemerkt gebleven. De *International Maritime Organization* (IMO), het maritieme agentschap van de Verenigde Naties, heeft recent nieuwe regelgeving betreffende hijs- en hefwerktuigen goedgekeurd. Deze door het IMO Maritime Safety Committee goedgekeurde wijzigingen van de International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) treden hoogstwaarschijnlijk per 1 januari 2026 in werking.

In voorschrift 2 van hoofdstuk II-1 van SOLAS is een nieuwe paragraaf toegevoegd waarin een definitie van hijs- en hefwerktuigen en van los hijsgerei wordt gegeven. Op voorspraak van Nederland vallen de luikenwagens expliciet onder de definitie van hijs- en hefwerktuigen: "any load-handling ship's equipment (..) used for raising and lowering hold hatch covers or moveable bulkheads."

In datzelfde hoofdstuk II-1 wordt een nieuw voorschrift 3-13 toegevoegd waarin het ontwerp, de bouw, de installatie, het onderhoud, het gebruik, de inspectie en het testen van hijs- en hefwerktuigen en los hijsgerei wordt gereguleerd. Daarbij worden veel verantwoordelijkheden aan de bekwame persoon ('competent person') en de verantwoordelijke persoon ('responsible person') toebedeeld. De 'competent person' wordt gedefinieerd als "a person possessing the knowledge and experience required for the performance of duties specified in these guidelines and acceptable as such to the Administration". De 'responsible person' wordt gedefinieerd als "a person appointed by the master or company as defined in SOLAS regulation IX/1, as appropriate, possessing the knowledge and experience required for the performance of duties specified in these guidelines."

Het is aan de vlaggenstaat ('Administration') om ten aanzien van de 'competent person' te bepalen over welke kennis en kunde een persoon dient te beschikken om de taken, als genoemd in de IMO-richtlijnen voor hijs- en hefwerktuigen en los hijsgerei, uit te mogen voeren.

Het IMO Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE) geeft hier ook al richting aan. In het rapport van IMO SSE 7 (document SSE 7/21) staat: "limiting the definition of 'competent person' to the representatives of the Administration or recognized organizations, as suggested in document SSE 7/9/3, would not be appropriate, since testing and inspection was undertaken by the service providers





and, therefore, the definitions of 'competent person' and 'responsible person' in the draft guidelines for lifting appliances would need to be revised."

Naar aanleiding van enkele documenten die bij de IMO zijn ingediend met het verzoek om op IMO-niveau tot een richtsnoer te komen om het vereiste niveau van kennis en kunde van de 'competent person' te kunnen bepalen, heeft de IMO de IMO-lidstaten opgeroepen om een verzoek voor een nieuw actiepunt te doen en om voorstellen voor een IMO-richtsnoer te doen.

- b. Het SOLAS-verdrag is verankerd in de Nederlandse wetgeving via artikel 40 van het Schepenbesluit 2004. Nederlandse zeeschepen waarvoor een veiligheidscertificaat voor passagiersschepen of een veiligheidscertificaat voor vrachtschepen benodigd is, zullen daarom aan dit nieuwe SOLAS-voorschrift II-1/3-13 moeten voldoen zodra dit nieuwe voorschrift in werking is getreden.

Mede gezien deze internationale ontwikkelingen concludeert de KVNR het volgende:

- a. De rol die de Onderzoeksraad voor Veiligheid de KVNR toebedeelt in aanbeveling 4 getuigt van een groot vertrouwen in de kennis en kunde van de KVNR. Wij stellen dit vertrouwen zeer op prijs alhoewel dit ons grote schoenen toebedeelt. Tegelijkertijd, de verantwoordelijkheid voor het ontwikkelen van regelgeving voor toezicht op de naleving van de veiligheidsvoorschriften uit verdragen is een rol die ons voorbehouden lijkt aan de overheid. De KVNR ondersteunt hierin uiteraard graag.
- b. De Internationale Maritieme Organisatie heeft met de goedkeuring van de nieuwe regelgeving betreffende hijs- en hefwerktuigen invulling gegeven aan aanbeveling 4 van de Onderzoeksraad. Het is aan de overheid om deze voorschriften in te voeren voor schepen onder Nederlandse vlag.
- c. De KVNR is van mening dat het geen meerwaarde heeft als KVNR op een eigen manier invulling te geven aan aanbeveling 4 voor de tijd tot de inwerkingtreding van het nieuwe SOLAS-voorschrift II-1/3-13 en de bijbehorende IMO-richtlijnen en IMO-richtsnoeren. Wel zou de IMO-regelgeving op het onderdeel luikenwagens via 'early implementation' eerder van toepassing kunnen worden verklaard om de risico's die kunnen ontstaan door een eigen interpretatie van de nu bestaande basisvoorschriften voor luikenwagens te minimaliseren.





4. Aandacht voor veiligheid aan boord

De KVN is zich zeer bewust van de veiligheidsrisico's omtrent het werken met luikenwagens, en in bredere zin het werken aan boord van zeeschepen. Zoals u misschien begrijpt, ziet de KVN de aankomende wijzigingen in de IMO voorschriften als een belangrijk instrument om de veiligheid van het werken met luikenwagens te verbeteren. Daarnaast spant de KVN 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:

1. 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, de OVV, de Radio Medische Dienst en andere betrokken partijen, en volgt de internationale ontwikkelingen.

2. In de tweede helft van november 2021 heeft de KVN 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.



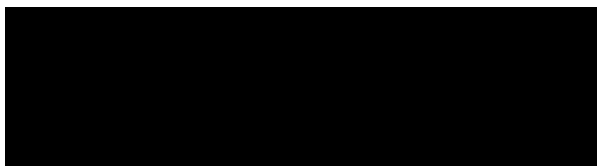


Deze campagne 'Veilig Werken op Zee' is gericht op de koopvaardijvloot, de kottervloot en de waterbouwwvloot. Voor elke doelgroep is een campagnelijn ontwikkeld, die is toegesneden op de eigen kenmerkende cultuur- en werkomgevingsaspecten. Het doel van de campagne is het creëren van een brede bewustwording 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.

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

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

Met vriendelijke groet,



Annet Koster
Directeur

