



> Retouradres Postbus 20904 2500 EX Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
T.a.v. De heer J.R.V.A. Dijsselbloem, voorzitter  
Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

**Bestuurskern**  
Dir. Maritieme Zaken  
Afdeling Zeevaart

's-Gravenhage  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

Plv. Hoofd Zeevaart

Datum 15 oktober 2021  
Betreft OvV-rapport Damsterdijk

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2021/271380

**Uw kenmerk**

Geachte heer Dijsselbloem,

Op 15 april 2021 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) zijn rapport "Dodelijk ongeval door breuk achtertros; Lessen te leren over veilig werken en toezicht" gepubliceerd. Aanleiding voor dit rapport was het ongeval dat op 2 oktober 2019 plaatsvond aan boord van het vrachtschip 'Damsterdijk' in de haven van Ipswich (Verenigd Koninkrijk). Bij dit ongeval was de dood van een bemanningslid te betreuren.

Graag wil ik u bedanken voor het rapport. Het is belangrijk dat zulke ongevallen goed worden onderzocht zodat er lering uit kan worden getrokken en er maatregelen genomen kunnen worden. In het rapport doet u vijf aanbevelingen, waarvan er twee (mede) aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn gericht. Deze aanbevelingen luiden als volgt:

- Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:**  
Waarborg dat de in een ingediend bemanningsplan voorgestelde bemanningssamenstelling altijd wordt gecontroleerd op uitvoerbaarheid ten aanzien van uit te voeren werkzaamheden, type schip, veiligheidsprocedures en noodprocedures. Geef pas een bemanningscertificaat af indien aan alle voorwaarden is voldaan.
- Aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat:**  
Onderzoek samen of het uitgangspunt stand kan houden dat een bemanningslid belast met het fysiek toezicht houden op veiligheid, daarnaast ook nog andere taken kan uitvoeren. Pas de uitkomst toe bij het opstellen van de bemanningsplannen en uitgifte van bemanningscertificaten.

#### **Reactie**

Ik neem de aanbevelingen ter harte. Onderstaand wordt u geïnformeerd op welke wijze uitvoering wordt gegeven aan de aanbevelingen. Aangezien ook de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) wordt geadresseerd, is zij betrokken bij deze reactie. Daarnaast is er overleg geweest met vertegenwoordigers uit de visserijsector en met de Vereniging van Waterbouwers.



Onderzoek heeft uitgewezen dat het beheer van het schip in 2017 is overgenomen door een nieuwe organisatie. De nieuwe beheerder heeft inhoudelijk en procedureel geen wijzigingen doorgevoerd, maar alleen om een administratieve aanpassing verzocht. De indiener van het bemanningsplan heeft - per abuis - de verkeerde bijlagen meegestuurd. Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden is dit op twee plaatsen, zowel bij de reder als bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), niet opgemerkt.

**Bestuurskern**  
Dir. Maritieme Zaken  
Afdeling Zeevaart

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2021/271380

De ILT heeft na de afgifte van het bemanningscertificaat, maar nog voordat het incident op de Damsterdijk plaatsvond, aanpassingen aan de werkwijze voor het afgeven van bemanningscertificaten doorgevoerd. Zo zijn voor het beoordelen van bemanningsplannen inmiddels drie inspecteurs aangewezen die op basis van de interne procedures een vier-ogen principe hanteren. Deze maatregelen zijn afgestemd met de relevante branchevertegenwoordigers.

In algemene zin zijn dit soort procedures onderhevig aan toetsing als onderdeel van de certificering op basis van de *International Safety Management (ISM) Code* die in IMO-verband (*International Maritime Organisation*) is afgesproken. De ISM Code heeft als doel om te voorzien in een internationale standaard voor het veilig managen en opereren van zeeschepen en het voorkomen van verontreinigingen door zeeschepen. De ISM Code vereist dat een reder, voordat hij een bepaald type schip exploiteert, alle risico's voor de (specifieke) operatie van het schip inventariseert. De reder dient hiervoor mitigerende maatregelen op te stellen om deze risico's weg te nemen of de gevolgen hiervan te beperken. Daarnaast stelt de ISM Code dat het schip met voldoende competente mensen met de juiste kwalificaties wordt bemand.

Voorbeelden van gangbare procedures die zijn opgenomen in het Veiligheidsmanagementsysteem (*Safety Management System*) van de rederij en het schip zijn: nauw/ondiep vaarwater, slecht zicht, man overboord, brandbestrijding en het aan- en afmeren van het schip. Daarnaast worden er diverse procedures voor de specifieke eigenschappen van de vaart, vaarroutes en (weers-)omstandigheden opgenomen. De reder is verantwoordelijk om doorlopend te monitoren of het systeem functioneert en of alle risico's zijn afgedekt en of deze nog *in control* zijn.

De verificatie of de reder aan de eisen voldoet, voordat tot certificering wordt overgegaan, is in Nederland (net als in vele andere landen) uitbesteed aan een EU-erkend klassenbureau. Hiervoor zijn geen separate instructies voor ISM op nationaal niveau gegeven, anders dan de door de IMO opgestelde richtlijnen voor de implementatie van de ISM Code. Uiteraard is er in de operatie wel een relatie met alle andere specifieke instructies, interpretaties en informatie die voor de veilige en duurzame operatie van het schip vanuit de Nederlandse eisen gelden. Hiervoor hebben de klassenbureaus een specifieke *flag instructions file*. De klassenbureaus worden als gevolg van mondiale en Europese verplichtingen door diverse partijen periodiek getoetst om vast te stellen of zij zich houden aan de erkenningscriteria en overeengekomen voorwaarden voor het uitvoeren van de uitbestede werkzaamheden. Tot slot worden aan boord van Nederlandse zeeschepen zogeheten Vlaggenstaatsinspecties uitgevoerd om te bereiken dat procedures gevolgd worden. Zo vindt er in diverse stadia van de uitvoering van het bemanningsplan verificatie plaats van de werking van de afgesproken procedures.

Hoewel niet direct als gevolg van het OvV-onderzoek, en in aanvulling op de eerder vermelde aanpassing, heeft de ILT een start gemaakt met een gewijzigde werkwijze waarbij zij in voorkomende gevallen een inschatting maakt of er voor de toetsing van een bemanningsplan contact moet worden gezocht met kapitein of bemanningsleden. Dit om te kunnen beoordelen of de werkwijze zoals beschreven en de procedures zoals meegestuurd uitvoerbaar worden geacht. Hierbij zal de ILT continu een afweging maken van de toegevoegde waarde van een dergelijke werkwijze in relatie tot de schaarse capaciteit die zij heeft voor de taken waar zij toezicht op houdt, teneinde zoveel mogelijk maatschappelijk effect te bereiken. In het kader van de reeds lopende modernisering van de bemanningswetgeving bestaat het voornemen om de wetgeving zo te wijzigen dat de kapitein bij het opstellen en raadplegen van het bemanningsplan beter betrokken kan worden.

**Bestuurskern**  
Dir. Maritieme Zaken  
Afdeling Zeevaart

**Ons kenmerk**  
IenW/BSK-2021/271380

In het overleg met de sector is gesproken over het uitvoeren van andere taken door bemanningsleden die belast zijn met het fysiek toezicht houden op veiligheid. Daarbij is met name gekeken naar de huidige praktijk en deze casus. De bemanning op de Damsterdijk was bezig met het afmeren van het schip en voerde de daarvoor benodigde en relevante werkzaamheden uit. Ook dit aspect maakt onderdeel uit van de doorlopende toetsing van de veiligheid aan boord als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem van rederij en schip. De verschillen in type, grootte, bouw en uitrusting (aanwezige apparatuur en de opstelling daarvan) maken het noodzakelijk om dit vanuit het veiligheidsmanagementbeleid per schip te beschouwen. Veilig werken en het daarbij wel of niet kunnen combineren van taken wordt ook in beschouwing genomen bij het arbeidsomstandighedenbeleid van de rederij en het schip, en in het bijzonder bij de daarvan onderdeel uitmakende Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E).

Ik vertrouw erop dat ik u met deze reactie voldoende op de hoogte heb gebracht van de acties die zijn uitgevoerd, dan wel in gang zijn gezet.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,



drs. B. Visser

