

Opvolging aanbevelingen *Viskotter zinkt door falend lenspompsysteem UK-160 Riemda*

Publicatiedatum rapport: 12 mei 2022

1. Over het rapport

Op 23 december 2020 zonk de Nederlandse viskotter UK-160 Riemda voor de kust van Frankrijk. Alle opvarenden konden worden gered. Uit het onderzoek van de Raad bleek dat de directe oorzaak van het vergaan van de UK-160 Riemda niet viel samen te vatten in een enkele oorzaak. Het voorval begon met een aanzienlijke hoeveelheid overtollig water op het visverwerkingsdek, die op progressieve wijze moet zijn binnen gedrongen. Uit het onderzoek is geen eenduidige oorzaak naar voren gekomen voor de wijze waarop deze hoeveelheid water op het visverwerkingsdek terecht is gekomen, maar dit gegeven op zich zou niet mogen leiden tot het vergaan van een schip. Dat dit uiteindelijk wel is gebeurd komt door een aaneenschakeling van meerdere falende barrières, zoals een falende lenspomp (zonder back-up) en de onvoldoende waterdichte integriteit van het schip.

In het rapport deed de Raad vier aanbevelingen. Een aanbeveling aan VOF Brands (de eigenaar van het schip), twee aanbevelingen aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en een aanbeveling aan de Stichting Sectorraad Visserij (SSV) en de internationale brancheorganisaties Visserij.

VOF Brands heeft niet inhoudelijk op de aanbeveling gereageerd. De SSV heeft op 6 juni 2023 gereageerd op de aanbevelingen. Van de internationale brancheorganisaties is geen reactie ontvangen. De minister van IenW reageerde op 17 november 2022. De volledige reacties van de minister van IenW en de SSV zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van aanbevelingen, gevolgd door een korte samenvatting van de ontvangen reactie per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling.

2. Algemene conclusie over de opvolging

Uit de reacties op de aanbevelingen blijkt dat partijen (wetgever en brancheorganisaties) aan de slag gaan met een wettelijke verplichting voor vissersschepen tot het beschikken over een continue back-up in de lenssystemen en over een adequate brugalarmering indien een lenspomp uitvalt. Naar verwachting zal deze verplichting in 2024 in de wet- en regelgeving worden opgenomen voor schepen tot 24 meter. Daarna zal op dit punt ook de regelgeving voor vissersvaartuigen groter dan 24 meter worden aangepast. Verder heeft de SSV aangegeven in verschillende overleggen de lessen uit dit onderzoek te hebben gedeeld. De aanbeveling gericht op een aanscherping van de regelgeving omtrent de waterdichtheid van compartimenten waar de visverwerking plaatsvindt wordt niet opgevolgd. De minister van

lenW geeft aan dat hij wel zal bezien of de relevante wet- en regelgeving kan worden aangescherpt om het risico op het vollopen en zinken van schepen in te perken.

3. Opvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan de eigenaar VOF Brands

Houd rekening met de impact die tussentijdse structurele aanpassingen aan het scheepsontwerp kunnen hebben op de waterdichte integriteit van het schip. Meld tussentijdse structurele aanpassingen direct aan de toezichthouder.

Reactie VOF Brands

VOF Brands heeft niet inhoudelijk op de aanbeveling gereageerd.

Conclusie over opvolging

VOF Brands is (voor zover bekend bij de Raad) niet meer actief in de visserij, waardoor het niet mogelijk is om deze aanbeveling nog op te volgen.

Aanbeveling 2

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Verscherp de regelgeving omtrent de waterdichtheid van compartimenten waar de visverwerking plaatsvindt, zodat het overstromen van een visverwerkingscompartiment geen aanslag kan vormen op de waterdichte integriteit van andere compartimenten.

Reactie minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister geeft in zijn reactie aan dat hij van mening is dat de wettelijk voorgeschreven compartimentering voldoet. Dat het schip kon vollopen heeft volgens de minister te maken met een lensstelsel dat niet voldeed aan de eis uit het Vissersvaartuigenbesluit 2002. Ook was sprake van een niet-waterdichte opening die ontstaan was ten gevolge van een recente verbouwing. Een wijziging aan het schip dient te worden gedetecteerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Daartoe dient een wijziging te worden aangevraagd bij de ILT. De ILT zal vervolgens de wijzigingen toetsen, onder andere door het beoordelen van tekeningen, documenten en inspecties.

De minister geeft voorts aan dat een Plimsollmerk¹ er voor kan zorgen dat in één oogopslag kan worden gezien of het schip al dan niet te diep in het water ligt. Daarnaast gaat de minister in op een vrijboordplan², waarin alle niet-waterdichte openingen in het schip zijn opgenomen. Dit maakt het volgens de minister makkelijker om te bepalen of er openingen in het schip zitten die niet in de stabiliteitsberekeningen zijn opgenomen. De minister geeft aan te zullen bezien of bij de komende wijziging van de relevante wet- en regelgeving een Plimsollmerk en/of vrijboordplan verplicht gesteld kan worden.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling wordt door de minister niet opgevolgd, omdat de wettelijk voorgeschreven compartimentering volgens hem al voldoet. Op basis van de analyse van dit voorval blijft de Raad bij de constatering dat de regelgeving omtrent de waterdichtheid van compartimenten waar de visverwerking plaatsvindt dient te worden verscherpt.

De minister zal wel bezien of de relevante wet- en regelgeving kan worden aangescherpt door een Plimsollmerk en/of vrijboordplan verplicht te stellen om het risico op het vollopen en zinken van schepen in te perken.

Aanbeveling 3

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Pas de wet- en regelgeving omtrent de verplichting tot het hebben van een continue back-up in de lenssystemen voor dit type vissersschepen zodanig aan dat deze ook gewaarborgd wordt in het geval van slagzij. Borg daarnaast middels een Beleidsregel / Technische verordening dat er sprake is van een adequate brugalarmering indien een lenspomp uitvalt.

Reactie minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister geeft aan dat hij een continue back-up in de lenssystemen en een adequate brugalarmering indien een lenspomp uitvalt in de wetgeving zal opnemen. Naar verwachting zal dit voor vissersvaartuigen tot 24 meter in 2024 gereed zijn. Daarna zal de regelgeving voor vissersvaartuigen groter dan 24 meter op dit punt worden aangepast. De kennis over de technische vereisten waaraan de reserve lenspomp moet voldoen, die zullen worden opgenomen in de aan te passen wet- en regelgeving, zal vanuit de ILT komen. Totdat de wet aangepast is, zal de minister aan de sector adviseren om deze maatregelen vrijwillig te nemen. De minister geeft aan de Sectorraad Visserij te vragen om tijdens het reguliere sectoroverleg

¹ Het Plimsollmerk is een markering op een zeeschip dat aangeeft wat de maximale diepgang mag zijn. Dit wordt ook wel een uitwateringsmerk genoemd. Een Plimsollmerk is vooral nuttig als een schip aan de kade ligt en het weer rustig is.

² Een vrijboordplan is een document dat wordt gebruikt om de hoogte van het vrijboord van een schip aan te geven. Het vrijboord is het gedeelte van de romp van het schip dat boven de waterlijn uitsteekt.

met lenW/ILT een terugkoppeling te geven over de aanwezigheid en het gebruik van een reserve lenspomp bij de betreffende schepen.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling wordt opgevolgd. Zowel een continue back-up in de lenssystemen als een adequate brugalarmering indien een lenspomp uitvalt zal verplicht worden gesteld middels een aanpassing van de wet- en regelgeving.

Aanbeveling 4

Aan Stichting Sectorraad Visserij en de internationale brancheorganisaties Visserij (Visplatform, Fishing Industry Safety Group, Confederación Española de Pesca, Europêche en Fishing Industry Safety & Health Platform):

Deel de lessen uit dit onderzoek met de relevante partijen in de (inter-)nationale visserij- en scheepsbouwsector en met name met de eigenaren van vergelijkbare vissersschepen. Besteed daarbij specifiek aandacht aan:

- a. Het vergroten van het bewustzijn met betrekking tot het risico van (afsluitbare) huidopeningen in waterdichte compartimenten.
- b. Het voorzien in een afdoende, continu beschikbaar back-up van de lenssystemen, die ook blijven functioneren in geval van slagzij van het vissersschip.
- c. Het in stand houden van voldoende stabiliteit in geval van tussentijdse aanpassingen aan het scheepsontwerp.
- d. Het rekening houden met mogelijke veiligheidsrisico's die ontstaan bij aanpassingen aan het scheepsontwerp

Reactie Stichting Sectorraad Visserij

De SSV geeft aan dat het rapport van de Raad is besproken in een bestuursvergadering. De relevante organisaties binnen de SSV hebben hiermee kennisgenomen van het rapport en de noodzaak hun achterban te informeren.

De SSV laat voorts weten dat er contact is geweest met het Ministerie van lenW over het wettelijk verplicht stellen van een back-up in de lenssystemen. Daarbij hebben de relevante brancheorganisaties VisNed en de Nederlandse Vissersbond volgens de SSV aangegeven er geen bezwaar tegen te hebben.

In de reactie gaat de SSV ook in op de ontwikkeling van lesmateriaal over stabiliteit van vissersvaartuigen in het algemeen en bij asymmetrische beladingstoestanden in het bijzonder. Dit lesmateriaal is reeds in ontwikkeling bij een werkgroep die naar aanleiding van een eerder rapport van de Raad is ingesteld. De SSV geeft aan dat ze deze werkgroep hebben

geïnformeerd over het rapport en hen daarbij hebben verzocht deze casus mee te nemen in de ontwikkeling van dit lesmateriaal.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling is opgevolgd door de SSV. Door aandacht te besteden aan het rapport in de bestuursvergadering van de SSV zijn de relevante organisaties binnen de SSV op de hoogte gesteld van de lessen uit het onderzoek. Op basis van de reactie is niet duidelijk in hoeverre deze organisaties de lessen vervolgens hebben gedeeld met (andere) relevante partijen in de (inter-)nationale visserij- en scheepsbouwsector (met name de eigenaren van vergelijkbare vissersschepen³). Voorts heeft de SSV naar aanleiding van dit rapport contact gehad met het Ministerie van IenW en de werkgroep die lesmateriaal ontwikkelt over stabiliteit van vissersvaartuigen in het algemeen en bij asymmetrische beladingstoestanden in het bijzonder.

Door het ontbreken van reacties van de internationale brancheorganisaties is niet vast te stellen in hoeverre deze partijen de lessen uit dit onderzoek hebben gedeeld.

³ Die er op dit moment onder Nederlandse vlag overigens niet meer zijn, maar wel (onder andere) onder de Engelse en Spaanse vlag