

Onderwerp Opgvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Opgvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop – Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Publicatiedatum rapport: 5 november 2020

1. Over het rapport

Op 28 juni 2018 vond tijdens het aanmeren van de chemicaliëntanker RN Privodino in de Noordersluis van IJmuiden een dodelijk ongeval plaats. Kort nadat de bakboord voorspring was uitgegeven, kwam deze onverwacht onder grote spanning te staan. De meerploeg op het voordek kon hier niet meer tijdig en adequaat op reageren, waardoor de tros brak. Een deel van de brekende tros sloeg terug en raakte een bemanningslid aan boord. Hij was op slag dood.

Bij de analyse van het ongeval werden een viertal ontbrekende of falende barrières geïdentificeerd. Op basis hiervan deed de Onderzoeksraad in het rapport acht aanbevelingen. Hoewel het onderzoek zag op een specifiek voorval kunnen de aanbevelingen breder opgepakt worden. De aanbevelingen zijn gericht aan de scheepsbeheerder SCF Management Services Dubai, het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB), het Loodswezen, het Netherlands Maritime Technology (NMT) en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR). De aanbevelingen zien onder andere op het opstellen van doelstellingen om trosbreuken te voorkomen en het herontwerpen van procedures.

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

2. Algemene conclusie over de opvolging

De raad concludeert dat de aanbevelingen zijn opgevolgd. Het CNB heeft samen met het Loodswezen en het CvV een ambitieuze doelstelling geformuleerd, namelijk om het aantal trosbreuken 'significant' terug te brengen. In dit kader is een nieuwe aan- en afmeerprocedure opgesteld voor de Noordersluis. Deze is per 1 april 2022 inwerking getreden voor zowel de Noordersluis als de nieuwe Zeesluis IJmuiden. Onderdeel van de nieuwe procedure is een aanscherping van de wederzijdse communicatiemomenten tussen alle betrokkenen. Daarnaast is een nummering aangebracht op de bolders in de sluis. De invoering van boldernummers op de Noordersluis maakt de exacte locatie van afmeren voor alle partijen duidelijk(er), omdat de locatie expliciet zichtbaar is. Ook SCF heeft conform de aanbevelingen de procedures aangepast. Tot slot hebben het NMT en de KNVR verschillende acties ondernomen om het rapport en de onderzoeksbevindingen onder de aandacht te brengen binnen hun netwerk, waaronder een campagne gericht op een beter veiligheidsbewustzijn in de maritieme sector. De Onderzoeksraad moedigt de verbeterambities van de partijen aan.

Onderwerp Opmvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

3. Opmvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB)

Formuleer na overleg met alle betrokken partijen een ambitieuze doelstelling gericht op een drastische reductie van het aantal trosbreuken.

Reactie Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB), d.d. 9 augustus 2021

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft met de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond (RLc) en het Corps van Vletterlieden v.o.f. (CvV) in een gezamenlijke brief gereageerd op aanbevelingen 1, 2, 3 en 4.

In de brief laten de partijen weten dat zij naar aanleiding van het rapport de registratie van incidenten met trossen in de Noordersluis hebben verbeterd. De registratie heeft hen inzicht gegeven in het aantal trosbreuken. Daarnaast bleek uit de data dat de oorzaken van de trosbreuken en ook de positie van de brekende trossen, verschillend zijn. Dit laatste maakt het lastig om een kwantitatieve 'ambitieuze verbeterambitie' vast te stellen, aldus de partijen. Desondanks zijn zij het erover eens dat het aantal trosbreuken significant dient af te nemen. Deze doelstelling willen zij behalen door te investeren in een aan- en afmeerprocedure voor de Noordersluis en verbeterde communicatie tussen de betrokken partijen (zie ook de reactie op aanbeveling 3).

Conclusie over opvolging

Uit de gezamenlijke reactie van het CNB Noordzeekanaalgebied, de RLc en het CvV blijkt dat de partijen streven naar een significante daling van het aantal trosbreuken. De aanbeveling is hiermee opgevolgd.

Aanbeveling 2

Aan Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied

Neem de regie in het herontwerp van de procedures die betrekking hebben op het nauwkeurig bepalen en bereiken van de afmeerpositie in de sluis.

Reactie Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB), d.d. 9 augustus 2021

Het CNB Noordzeekanaalgebied, de RLc en het CvV zijn eind 2020 begonnen met het in kaart brengen van het afmeerproces in de Noordersluis. Dit heeft geleid tot een nieuwe procedure. Voor een nadere toelichting op deze procedure zie de reactie op aanbeveling 3.

Onderwerp Opvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Conclusie over opvolging

Het CNB Noordzeekanaalgebied heeft de aanbeveling opgevolgd.

Aanbeveling 3

Aan SCF Management Services Dubai en het Loodswezen

Zorg ervoor dat bij alle betrokkenen duidelijk is hoe de sluispassage gaat verlopen. Neem een nauwkeurige onderling geverifieerde bepaling van de eindpositie in de sluis daarin mee.

Reactie SCF Management Services Dubai, d.d. 4 februari 2022

SCF heeft in een mail gereageerd op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad. SCF schrijft dat het inmiddels voor alle bemanningsleden duidelijk is hoe de sluis moet worden gepasseerd. De overeengekomen en geverifieerde bepaling van de eindpositie in de sluis is daarin meegenomen. De procedures zijn opgenomen in het *Safety Management Systeem, Master-Pilot-exchange-procedure* en een gedetailleerde risicoanalyse. Met betrekking tot meetrossen is bepaald dat deze pas mogen worden uitgelopen nadat het schip op de afmeerpositie is gestopt.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is opgevolgd.

Reactie Loodswezen

Namens het Loodswezen is door de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond (RLc), in de gezamenlijke brief met het CNB Noordzeekanaalgebied en het CvV, op de aanbeveling gereageerd. In de brief wordt de nieuwe afmeerprocedure kort beschreven. Onderdeel van de nieuwe procedure is een aanscherping van de wederzijdse communicatiemomenten tussen alle betrokkenen. Ook zal gewerkt gaan worden met een nummering van de bolders in de sluis (inmiddels voltooid). De partijen schrijven dat de invoering van boldernummers op de Noordersluis ervoor zal zorgen dat de exacte locatie van afmeren voor alle partijen duidelijk(er) is, omdat de locatie expliciet zichtbaar zal zijn. Met het in gebruik nemen van de nieuwe Zeesluis IJmuiden is de aan- en afmeerprocedure Noordersluis ook vertaald naar de omstandigheden in de nieuwe Zeesluis IJmuiden.

Door van te voren een afmeerconfiguratie vast te stellen en met alle partijen te communiceren, weten zij hoe de schutting van het schip zal verlopen. Ook zijn er vaste afspraken om met onverwachte situaties om te gaan. De rolverdeling op de brug van het schip, maar ook de samenwerking en communicatie met de anderen, zoals de 'mobiele man' en de vletterlieden, worden in het standaardplan afgestemd. In de situatie dat – wegens onvoorziene omstandigheden – van het standaardplan moet worden afgeweken, wordt de aanpassing per marifoon expliciet naar alle betrokken partijen gecommuniceerd en blijven alle betrokkenen op de hoogte van het actuele afmeerplan.

Onderwerp Opmvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Uit navraag is gebleken dat de nieuwe aan- en afmeerprocedure per 1 april 2022 in werking is getreden. De aan- en afmeerprocedure geldt zowel voor de Noordersluis als de nieuwe Zeesluis IJmuiden, die sinds begin 2022 operationeel is.

Conclusie over opvolging

Het Loodswezen heeft de aanbeveling afdoende opgevolgd.

Aanbeveling 4

Aan SCF Management Services Dubai en het Loodswezen

Zorg ervoor dat, als aan boord afspraken worden gemaakt over taakverdeling tijdens de vaart en tijdens manoeuvres, deze afspraken worden gerespecteerd en dat deze afspraken niet conflicteren met de formele rol en verantwoordelijkheid die de verschillende betrokkenen vanuit de eigen discipline hebben.

Reactie SCF Management Services Dubai, d.d. 4 februari 2022

SCF schrijft dat aan boord van het schip alle vereiste afspraken zijn gemaakt over de verdeling van de taken tijdens het varen en manoeuvreren. Dergelijke afspraken zijn volgens SCF nooit in strijd met de formele rol en verantwoordelijkheid van de betrokken personen aan boord, overeenkomstig hun taken. SCF stelt dat hiervoor een passende toewijzing van en toezicht op de taken, werkplanningsvergaderingen, een nieuwe opzet van de veiligheidsbriefing voor het afmeren, en een gedetailleerde risicobeoordeling die mogelijke menselijke fouten moet uitsluiten die kunnen leiden tot een bijna-ongeluk of zelfs een incident, zijn geïmplementeerd.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is door SCF opgevolgd.

Reactie Loodswezen, d.d. 9 augustus 2021

Zie reactie op aanbeveling 3. In aanvulling daarop heeft het Loodswezen desgevraagd laten weten dat de aan- en afmeerprocedure is gebaseerd op de bestaande verantwoordelijkheden en rollen van de betrokken partijen en de procedure geen afbreuk doet aan de onderlinge verantwoordelijkheden. Betrokken partijen zijn zelf verantwoordelijk om te zorgen dat hun deel van het proces goed en op juiste wijze wordt ingevuld, aldus het Loodswezen (in afstemming met CvV).

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is afdoende opgevolgd. Het Loodswezen (met het CNB Noordzeekanaalgebied en de CvV) stelt dat binnen de nieuwe afmeerprocedure zal worden gewerkt met een standaardplan waarin de rolverdeling tussen de betrokkenen wordt afgestemd. Binnen de procedure zijn betrokkenen zelf verantwoordelijk voor de juiste invulling van hun taak. De Onderzoeksraad vraagt zich hierbij nog wel af hoe de naleving van de procedure is georganiseerd.

Onderwerp Opmoediging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Aanbeveling 5

Aan SCF Management Services Dubai

Zorg ervoor dat door bemanningsleden tijdens de trosbehandeling uitsluitend handelingen worden verricht wanneer daar door een meerdere opdracht toe wordt gegeven. Borg dat met het op spanning brengen van trossen pas wordt aangevangen nadat daarvoor uitdrukkelijk opdracht is gegeven door de scheepsofficier die op de brug het commando voert.

Reactie SCF Management Services Dubai, d.d. 4 februari 2022

In reactie op de aanbeveling laat SCF weten dat de bemanningsleden tijdens de trosbehandeling alleen taken uitvoeren nadat zij van een toezichthoudend officier de passende instructie hebben gekregen. Het relevante *Safety Management Systeem* is gewijzigd met een heldere opdracht over het onder spanning zetten van meertrossen op bevel van de commando voerende officier op de brug. Bovendien is het alleen toegestaan om de meertrossen uit te geven wanneer het schip op de afmeerpositie gestopt is, aldus SCF.

Conclusie over opvolging

SCF heeft de procedure aangepast in lijn met de aanbeveling. De aanbeveling is opgevolgd.

Aanbeveling 6

Aan SCF Management Services Dubai

Zorg ervoor dat officieren die worden geacht fysiek toezicht te houden op de veiligheid van bemanningsleden, altijd prioriteit kunnen geven aan deze taak.

Reactie SCF Management Services Dubai, d.d. 4 februari 2022

SCF schrijft dat de officieren, die worden geacht toezicht te houden op de veiligheid van de bemanningsleden, altijd voorrang geven aan die taak. Dit is mogelijk door procedures in het *Safety Management Systeem*, werkplanningsvergaderingen, nieuwe aanmeeroperaties voorafgaand aan de veiligheidsbriefing, en gedetailleerde risicobeoordelingen.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is opgevolgd.

Onderwerp Opvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Aanbeveling 7

Aan SCF Management Services Dubai

Identificeer of creëer, in gebieden met *snap-back zones*, veilige werkstations waar opvarenden niet geraakt kunnen worden door terugslaannde trossen en draden, markeer deze veilige werkstations op een herkenbare wijze en organiseer het werken met trossen en draden zo dat altijd vanuit deze veilige werkstations geopereerd kan worden.

Reactie SCF Management Services Dubai, d.d. 4 februari 2022

SCF laat weten dat het, conform de *best practices* vanuit de sector, in het *Safety Management Systeem* heeft vastgelegd dat het gehele aanmeergebied een gebied is met een hoog risico op een '*snap-back*'. Een passende opleiding, vertrouwd raken met de situatie, bewustwording en controlemaatregelen dienen als veiligheidsbarrières.

Conclusie over opvolging

Uit de reactie van SCF kan worden afgeleid dat zij van mening zijn dat het onmogelijk is om veilige werkstations - waar opvarende niet geraakt kunnen worden door terugslaannde trossen en draden - te creëren. Om die reden hebben zij veiligheidsbarrières geïmplementeerd die ervoor moeten zorgen dat bemanning op een veilige manier kan werken in een risicovol gebied. Hoewel de aanbeveling van de Onderzoeksraad niet naar de letter wordt opgevolgd, streeft SCF met de geïmplementeerde barrières hetzelfde doel na; het creëren van een zo veilig mogelijke werkomgeving.

Aanbeveling 8

Aan Netherlands Maritime Technology en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

Draag deze omslag van denken in uw nationale en internationale netwerken zo breed mogelijk uit en onderzoek hoe de maritieme sector in praktische zin bij kan dragen aan het bereiken van het doel om bij trosbehandeling uitsluitend nog te werken vanuit veilige werkstations.

Waar wordt gesproken over 'deze omslag van denken' wordt gerefereerd aan de inleidende tekst bij aanbevelingen 7 en 8:

'Ten aanzien van het veilig werken met trossen is bovendien een omslag in denken nodig. Daar waar nu sprake is van maatregelen om veilig te werken in onveilige gebieden zo goed mogelijk plaats te laten vinden, moet werken met trossen en draden zo worden ingericht dat op risicovolle momenten vanuit een veilige plek gewerkt kan worden en onveilige gebieden niet meer betreden hoeven te worden.'

Onderwerp Opvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Reactie Netherlands Maritime Technology (NMT), d.d. 4 november 2021

Het NMT schrijft dat de maritieme maakindustrie zich zeer bewust is van de risico's tijdens het meerproces en de rol die het scheepsontwerp en de onderlinge positionering van scheepsonderdelen zoals lieren, kluisgaten en geleiderollen hierin speelt. Omdat het meerproces een hoge mate van flexibiliteit vraagt en elk schip qua ontwerp uniek is, is het volgens het NMT echter onmogelijk om een ten allen tijde veilig werkstation te creëren zoals in de aanbeveling opgenomen.

Naar aanleiding van de aanbeveling heeft het NMT verschillende acties ondernomen om het rapport van de Onderzoeksraad en de veiligheidssituatie tijdens het meerproces in het algemeen onder de aandacht te brengen. Zo heeft het NMT een nieuwsbericht opgesteld over het rapport en er is aandacht aan besteedt in de nieuwsbrief van het NMT. Dit nieuwsbericht is ook gepubliceerd in het 'Journaal Zeevaart'. Naast deze algemene kennisgevingen is het onderwerp ook besproken in enkele commissies van het NMT.

Verder is het NMT actief betrokken geweest bij de ontwikkeling van twee nieuwe en herziene richtlijnen vanuit de International Maritime Organization (IMO). Deze richtlijnen hebben betrekking op het ontwerp en inspectie en onderhoud van meergerei en zijn vanaf 1 januari 2024 van kracht.¹

Tot slot merkt het NMT op dat er verschillende innovatieve ontwikkelingen zijn waarbij het niet langer nodig is om tijdens het meerproces en gemeerd liggen, gebruik te maken van trossen en springen. Deze systemen werken vaak met apparatuur op de kade die zich middels verschillende technieken (onder andere vacuum, magnetisme) hecht aan de scheepshuid.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling is opgevolgd. Het NMT heeft verschillende acties ondernomen om het rapport van de Onderzoeksraad en de veiligheidssituatie tijdens het meerproces in het algemeen onder de aandacht te brengen.

Reactie Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), d.d. 3 november 2021

De KVNR laat weten dat zij naar aanleiding van de aanbeveling met het NMT in overleg is gegaan over de juiste opvolging van de aanbeveling, zowel voor de huidige vloot als voor de toekomstige vloot. Voor de toekomst is het van belang te kijken naar het ontwerp van nieuwe schepen. NMT zal zich om die reden richten op de ontwerpers van nieuwe schepen. KVNR richt zich op de reders en huidige vloot. De KVNR heeft het rapport van de Onderzoeksraad dan ook gedeeld met haar leden.

Verder wijst de KVNR op een aantal recente (internationale) ontwikkelingen, zoals de nieuwe IMO-richtlijnen (hierboven reeds beschreven) en technische ontwikkelingen, zoals trossen die minder terugslag genereren en de mogelijkheid van magnetisch of vacuüm meren.

¹ MSC. 1/1620 Guidelines on the design and mooring arrangements and the selection of appropriate mooring equipment en MSC 1/Circ. 1621 fittings for safe mooring and the draft Guidelines for inspection and maintenance of mooring equipment including lines.

Onderwerp Opmvolging aanbevelingen *Brekende tros met fatale afloop -
Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*

Daarnaast laat de KVNR weten dat zij voor de huidige vloot streeft naar het beperken van handmatige handelingen bij het meren en ontmeren. Daarbij merkt zij op dat het werken met trossen vooralsnog handmatige handelingen vereist op het voor- of achterschip. Dit brengt het risico op incidenten met zich mee. De KVNR meent dan ook – in navolging van internationaal voortschrijdend inzicht – dat het gehele voorschip en het gehele achterschip als ‘*snap-back zones*’ moeten worden beschouwd. Het aanwijzen van een zone of plek die volledig veilig is, is niet mogelijk. Het aanbrengen van afzonderlijke ‘*snap-back zones*’ moet om die reden worden vermeden, omdat daarmee een vals gevoel van veiligheid wordt gecreëerd. Ook het ontwikkelen van constructies ter bescherming, zoals kooi- of plaatconstructies, zullen bij de huidige scheepsontwerpen niet afdoende bescherming kunnen bieden. Op de huidige vloot lijkt het de KNVR, gelet op het bovenstaande, het ontwerp van de schepen en de aard van de werkzaamheden, onmogelijk om op het voor- en achterschip tijdens een meeroperatie altijd vanuit een veilige plek te kunnen werken. Dit kan alleen gerealiseerd worden bij het ontwerpen van nieuwe schepen. Om die reden is het van belang dat het voorbereiden van het meren en ontmeren goed wordt doorgesproken in het veiligheidsoverleg en worden vastgelegd in het meerplan. Ieders verantwoordelijkheid moet helder zijn, net als de communicatielijnen. Ook de daarvoor benodigde middelen moeten beschikbaar zijn. Op die manier kan elke zeevarende zijn rol en taak op de juiste manier invullen en kan op de dekken zoveel mogelijk worden gewerkt vanuit een plek met minder risico en zo min mogelijk in zones met een hoog risico, aldus de KVNR.

Tot slot laat de KVNR weten dat zij samen met de Sectorraad Visserij een bewustwordingscampagne zal lanceren voor veilig werken aan boord.² 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 walorganisaties als aan boord.

Conclusie over opvolging

De KVNR heeft naar aanleiding van de aanbeveling verschillende acties ondernomen, welke met name gericht zijn op het informeren van het eigen netwerk. De Onderzoeksraad acht de aanbeveling hiermee opgevolgd.

² In januari 2022 is de campagne ‘Veilig Werken Op Zee’ gelanceerd; een campagne voor beter veiligheidsbewustzijn in de maritieme sector. Zie <https://www.veiligwerkenopzee.nl>.