

Opvolging aanbevelingen *Beknelling door sleepdraad met fatale afloop. En Avant 7*

Publicatiedatum rapport: 22 november 2022

1. Over het rapport

Op 25 augustus 2021 vond aan boord van de sleepboot En Avant 7 een dodelijk ongeval plaats tijdens het assisteren van een bulkcarrier. Het voorval gebeurde in de Oostelijke insteekhaven bij Moerdijk. De sleepboot draaide tijdens een manoeuvre verder door dan gebruikelijk, waardoor de sleepdraad op spanning kwam te staan tegen de opbouw van het schip. Daarbij raakten twee bemanningsleden beknelde tussen de sleepdraad en de sleepboot. Eén bemanningslid liep hierbij fatale verwondingen op. Het andere bemanningslid raakte gewond en werd korte tijd opgenomen in het ziekenhuis.

Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad kwam naar voren dat voorafgaand en tijdens de manoeuvre geen eenduidige afspraken waren gemaakt over de onderlinge communicatie tussen bemanningsleden. Hierdoor was de kapitein niet op de hoogte of de werkplek veilig was tijdens het maken van de draai. De manoeuvre was niet doorgesproken met de gehele bemanning in de nieuwe samenstelling en de bemanningsleden hadden verschillende verwachtingen van de rol van de ander. De Raad stelde voorts vast dat de sleepbootkapitein in opleiding was, waarbij de inhoud en kwaliteit van het traject afhankelijk waren van het werkaanbod en de interpretatie en kunde van de mentor. De kapitein was naast zijn eigen opleiding verantwoordelijk voor de begeleiding van de stagiair aan boord. Door de aard van de werkzaamheden aan boord, en doordat de kapitein zelf nog in opleiding was, ontbrak het de kapitein aan ervaring en routine om een stagiair te begeleiden.

Op basis van het onderzoek naar het voorval op de En Avant 7 kwam de Onderzoeksraad tot vier aanbevelingen. Drie daarvan waren gericht aan Muller, de rederij van de En Avant 7. Deze hebben vooral als doel om de beheersing van risico's bij risicovolle werkzaamheden aan boord van schepen van deze rederij te verbeteren. Muller heeft op 13 april 2023 en 23 augustus 2023 gereageerd op de aanbevelingen.¹ De vierde aanbeveling was gericht aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en gaat over het invoeren van normenkaders en eisen voor opleidingen tot sleepbootkapitein. De minister van IenW reageerde op 23 mei 2023 op deze aanbeveling. De volledige reacties van beide partijen zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

¹ Op 23 augustus 2023 ontving de Raad een aangepaste versie van de eerste reactie van Muller (van 13 april 2023). Daarin is de formulering van een actiepoint gewijzigd en is een actiepoint toegevoegd. De reactie van 23 augustus 2023 is te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van de 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

Muller heeft negen actiepunten geformuleerd naar aanleiding van de aanbevelingen. De aansluiting tussen deze actiepunten en de aanbevelingen is op papier niet eenvoudig te maken. In een toelichtend gesprek met de Raad heeft Muller dit verhelderd. Op basis van de reactie en het gesprek constateert de Raad dat Muller goede opvolging heeft gegeven aan de aanbevelingen. Vooral de organisatie van de begeleiding, training en opleiding van bemanningsleden is verbeterd. Ook zijn een aantal concrete acties uitgevoerd, die moeten faciliteren dat de bemanning aan boord van een sleepboot veilig werkt.

Naar aanleiding van de aanbeveling aan de minister van IenW hebben sectorpartijen een normenkader² ontwikkeld voor de opleidingen tot kapitein havensleepdiensten. Dit normenkader kent een beperktere scope dan de Onderzoeksraad met zijn aanbeveling (die was gericht op de opleidingen voor alle sleepbootkapiteins) voorzag. De Raad is echter positief over het initiatief van de sector en de uitwerking van het normenkader. Wel wil hij benadrukken dat dit pas een begin is; de bedrijven die actief zijn in de sector dienen er de komende tijd voor te zorgen dat elke opleiding tot kapitein havensleepdiensten er aan gaat voldoen. De Raad roept de sector Havensleepdiensten, de Koninklijke Binnenvaart Nederland (KBN), de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de minister van IenW op om zich hier de komende tijd voor in te spannen en zicht te houden op de effectiviteit van het normenkader.

3. Opvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan de rederij Muller

Zorg dat de inrichting van beheersmaatregelen voor risicovolle werkzaamheden primair wordt georganiseerd door de rederij, in samenwerking met de bemanning, zodat deze minder afhankelijk is van alleen de situatie aan boord. Pas dit toe ongeacht of er een wettelijke basis is voor de ISM-code vanwege de omvang van het schip.

Reactie Muller

Muller heeft drie actiepunten geformuleerd naar aanleiding van deze aanbeveling:

² Dit normenkader is te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

- Het zicht vanuit de stuurhut op beide gangboorden verbeteren door het plaatsen van 2 camera's aan beide zijden.
- Het intern afspreken om geen stagiaires aan dek te hebben tijdens havendiensten in geval dat een kapitein het opleidingstraject aan het volgen is.
- Het vaktechnisch overleg onderhouden met loodsen en Muller kapiteins.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling is opgevolgd, mede door de door Muller geformuleerde actiepunten naar aanleiding van de aanbevelingen 2 en 3. Muller heeft door het uitvoeren van deze acties een aantal beheersmaatregelen ingericht waardoor de veiligheid van de bemanning minder afhankelijk is van alleen de situatie aan boord. Het derde actiepunt zorgt er bijvoorbeeld voor dat onduidelijkheden tussen kapiteins en loodsen over afspraken en procedures, die mogelijk tot veiligheidsrisico's leiden, tegenwoordig geregeld worden doorgesproken in een gezamenlijk (vaktechnisch) overleg.

Aanbeveling 2

Aan de rederij Muller

Leg daartoe afspraken over gebruikelijke werkzaamheden en specifieke manoeuvres vast binnen het bedrijf. Borg dat de noodzakelijke bijbehorende communicatie voor alle bemanningsleden bekend en duidelijk is.

Reactie Muller

Muller heeft drie actiepunten geformuleerd naar aanleiding van deze aanbeveling:

- Het vaststellen van een beperkt aantal mentoren die de desbetreffende kapiteins in opleiding begeleiden.
- Het '*Safety at Work meeting*' formulier aangepast en vereenvoudigd voor verschillende kernoperaties, met als doel dit formulier toegankelijker te maken.
- Het borgen van het '*Safety at Work*' overleg in Marad en op het havendienst-log formulier.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling is opgevolgd. De aanpassing van het '*Safety at Work meeting*' formulier faciliteert de bemanning beter om voorafgaand aan gebruikelijke werkzaamheden en specifieke manoeuvres de veiligheidsrisico's met elkaar door te spreken. Doordat voorafgaand aan het uitvaren in Marad en op het havendienst-log formulier dient te worden aangegeven dat het *Safety at Work* overleg heeft plaatsgevonden, wordt beter geborgd dat dit overleg daadwerkelijk plaatsvindt.

Aanbeveling 3

Aan de rederij Muller

Ontwikkel samen met een auditor met praktische ervaring een meetbaar systeem om bij bemanningsleden in een nieuwe functie, rol of situatie vast te stellen of de leerdoelen uit het trainingsprogramma zijn behaald, begrepen zijn en worden nageleefd.

Reactie Muller

Muller heeft drie actiepunten geformuleerd naar aanleiding van deze aanbeveling:

- In het ISM opgenomen trainingsdocument voor nieuwe (aspirant) kapiteins. Deze bestaat uit een trainingsprocedure SO-P-18 en een trainingsformulier SO-F-18.
- De eindbeoordeling van nieuwe (aspirant) kapiteins die het trainingsprogramma volgen, zal worden uitgevoerd door twee verschillende mentoren.
- Het implementeren van een competentiematrix voor (nieuwe) kapiteins en schippers.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling is opgevolgd. De genoemde acties zorgen ervoor dat de organisatie van de begeleiding, training en opleiding van (aspirant) kapiteins is verbeterd. De aanpassing van de trainingsprocedure zorgt ervoor dat de ontwikkeling van (aspirant) kapiteins in een dossier wordt geregistreerd. De beoordelingen van (aspirant) kapiteins worden voortaan door twee verschillende mensen uitgevoerd. Daarmee is een meetbaar systeem ingericht om bij bemanningsleden in een nieuwe functie, rol of situatie vast te stellen of de leerdoelen uit het trainingsprogramma zijn behaald, begrepen zijn en worden nageleefd.

Aanbeveling 4

Aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Zorg voor duidelijke normenkaders en eisen aan scheepsspecifieke opleidings- en trainingsdoelstellingen voor een sloopbootkapitein die op de Nederlandse binnenwateren werkzaamheden verricht.

Reactie minister van Infrastructuur en Waterstaat

De minister geeft in zijn reactie aan dat hij liever niet opnieuw wettelijke voorschriften stelt ten aanzien van een aanvullende opleiding tot sloopbootkapitein. Deze zijn in 2002 juist uit de zeevaartwetgeving geschrapt. Het opnieuw invoeren van zo'n opleiding zou in de praktijk

ook moeilijk te realiseren zijn gelet op de grote variëteit aan werkzaamheden die met dit type vaartuigen wordt uitgevoerd.

De minister geeft aan de KBN, de KVNR en vertegenwoordigers van sloopbootbedrijven te hebben verzocht de mogelijkheden te onderzoeken om een normenkader te ontwikkelen. Als reactie hierop heeft de sector aangegeven dat ze de gemeenschappelijke elementen in de opleidingsplannen van de bedrijven in de sector vast zullen leggen in een normenkader. Alle sloopdiensten dienen zich hieraan te committeren, zodat elke opleiding eraan zal gaan voldoen. De minister noemt drie punten waarover in elk geval normen zullen worden gesteld in het normenkader: communicatie, lokale kennis en kennis van het schip.

Medio oktober 2023 heeft de Onderzoeksraad inzage gekregen in het opgestelde normenkader. Dit normenkader is gericht op de opleidingen voor kapiteins van havensloopboten die havenassistenties verrichten in of rond zeehavens. In het normenkader zijn onder meer de door de minister aangekondigde normen over communicatie, lokale kennis en kennis van het schip opgenomen. Voorts gaan de normen over nautische kennis, veiligheid, slooptechnieken en het opdoen van praktijkervaring. Naast de normen voor de opleidingen staan in het normenkader ook richtlijnen over het veiligheidsbewustzijn en de reisvoorbereiding.

In het normenkader is aangegeven op welke manier de sector wil waarborgen dat het normenkader daadwerkelijk op een adequate manier opgevolgd wordt. Daartoe zal het normenkader ten minste jaarlijks geagendeerd worden bij de ledenvergadering. Bij deze besprekingen zal gemonitord worden hoe de havensloopdiensten met het normenkader omgaan. Ook kunnen praktijkervaringen met elkaar besproken worden. Het normenkader zal naar aanleiding van deze besprekingen desgewenst aangepast worden.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling is opgevolgd. De sector heeft naar aanleiding van deze aanbeveling een normenkader opgesteld. Dit normenkader bevat duidelijke kaders en eisen voor de opleidingen tot kapitein havensloopdiensten. Hoewel hiermee de scope van de aanbeveling is verengd³, is de Raad positief over het initiatief van de sector en de uitwerking van het normenkader. Het is nu van belang dat het normenkader ook daadwerkelijk in de praktijk wordt gebruikt door de bedrijven die actief zijn in de sector. Bij dit soort initiatieven is dat vaak de grootste uitdaging. Hoewel in het normenkader wel een waarborg hiervoor is benoemd, roept de Raad de sector Havensloopdiensten, de KBN, de KVNR en de minister van IenW op om hier de komende tijd aandacht aan te blijven besteden en zicht te houden op de effectiviteit van het normenkader.

³ De aanbeveling van de Raad was gericht op de opleidingen voor alle sloopbootkapiteins die op de Nederlandse binnenwateren werkzaamheden verrichten.