



KONINKLIJKE  
VERENIGING VAN  
NEDERLANDSE  
REDERS

KVNR  
Boompjes 40  
3011 XB Rotterdam

010 4146 001  
kvnr@kvnr.nl  
www.kvnr.nl

Bank ABN AMRO  
IBAN NL20ABN0412113236  
BIC ABNANL2A

KvK 40347143  
BTW NL8017 69 413 B 01

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

Datum: 3 november 2021  
Betreft: Reactie KVNR op aanbevelingen OVV-rapport 'Brekende tros met fatale afloop'

Geachte heer Dijsselbloem,

U ontvangt deze brief in reactie op de aanbeveling zoals opgesteld door de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport "Brekende tros met fatale afloop- Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino", gepubliceerd op 5 november 2020.

Met deze brief wil ik u graag informeren over de opvolging van deze aanbeveling door de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR).

#### **Aanleiding voor rapport**

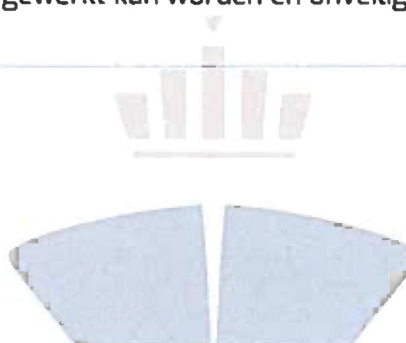
Dit rapport is opgesteld na onderzoek van een incident op 28 juni 2018 aan boord van het vrachtschip 'RN Privodino'. Bij dit ongeval overleed helaas een bemanningslid doordat hij geraakt werd door een afgebroken voortros tijdens het meren in de Noordersluis van IJmuiden.

#### **Aanbevelingen**

Het rapport bevat acht aanbevelingen, waarvan één is gericht aan Netherlands Maritime Technology en de KVNR gezamenlijk om een omslag van denken te bewerkstelligen.

"Ten aanzien van het veilig werken met trossen is bovendien een omslag in denken nodig. Daar waar nu sprake is van maatregelen om veilig 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."

Deze aanbeveling luidt als volgt:





*B. 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.

**Opvolging aanbevelingen**

De KVNR heeft de aanbeveling op de volgende wijze opgepakt.

1. Met Netherlands Maritime Technology (NMT) is overlegd over de juiste opvolging van de aanbeveling, zowel voor de huidige vloot als voor de toekomstige vloot. Voor de toekomst zal dit in samenhang met het ontwerp van het schip opgepakt moeten worden. Dit ligt zowel bij de partijen die een schip ontwerpen als bij de partijen die de opdracht geven voor het ontwerp. NMT richt zich op de ontwerpers van nieuwe schepen. De KVNR richt zich op de opdrachtgevers zijnde reders, en op de huidige vloot.
2. Het rapport met de aanbeveling is gedeeld met de leden van de KVNR.
3. De internationale maritieme sector is zich terdege bewust van het risico van meren en ontmeren. Deze operatie geldt als één van de gevaarlijkste handelingen voor een zeevarende. Daarom heeft de sector al jaren de aandacht voor veiliger werken tijdens deze operatie, vanaf het ontwerp van een schip en de trossen tot de dagelijkse werkzaamheden.

Hierbij wil de KVNR de volgende recente ontwikkelingen onder uw aandacht brengen:

Voorschriften:

- i. De OCIMF Mooring Equipment Guidelines worden gepubliceerd en bijgewerkt door een vaste werkgroep bij OCIMF, waaraan leveranciers, gebruikers en scheepsbouwers deelnemen. De huidige versie 4 (MEG4) uit 2019 behandelt specifiek de menselijke factor bij onder andere het ontwerp van meergerei.
- ii. De IMO heeft in november 2020 wijzigingen van SOLAS-voorschrift II-1/3-8 (Sleep- en afmeergerei) aangenomen, die per 1 januari 2024 in werking treden. Deze wijzigingen bevatten ook nieuwe ontwerpisen aan het





meergerei die gaan gelden voor schepen die op of na 1 januari 2024 nieuw worden gebouwd.

- iii. Daarnaast zijn er nieuwe IMO-richtlijnen gekomen, waaronder MSC.1/Circ.1620 voor het ontwerp en de selectie van meergerei, waar in paragraaf 5.1.9 t/m 5.1.11 wordt ingegaan op het voorkomen van blootstelling van de bemanning aan onder spanning staande trossen.

#### Technische ontwikkelingen

- i. Recent zijn trossen op de markt gebracht die minder terugslag genereren bij breuk. Deze trossen bevatten een kern die rekbaarder is dan de buitenkant van de tros en daarmee wordt de terugslag door breuk flink gedempt door de niet volledig gespannen kern. Daardoor lopen de zeevarenden die hiermee werken beduidend minder risico op letsel in geval van trosbreuk.
  - ii. Het meren en ontmeren vindt nu nog grotendeels plaats via trossen. Recent zijn ook nieuwe methodes ontwikkeld en in de praktijk uitgerold, zoals magnetisch meren en vacuüm meren. Hierbij zijn geen trossen vereist en daardoor verdwijnt dit risico volledig bij deze methoden.
4. De KVNR streeft voor de huidige vloot naar het beperken van de handmatige handelingen bij het meren en ontmeren. Het voorbereiden van het meren en ontmeren moet goed worden doorgesproken in het veiligheidsoverleg ter voorbereiding op de operatie en worden vastgelegd in het meerplan. Ieders verantwoordelijkheden moeten 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 vanuit een plek met minder risico worden gewerkt en zo weinig mogelijk in zones met een hoog risico worden gewerkt.

Hier liggen de volgende overwegingen aan ten grondslag:

- i. Het werken met trossen vereist vooralsnog altijd handmatige handelingen nabij de trossen en verspreid over het voor- of achterschip. Zodra trossen in beweging worden gebracht door de lieren, ook als ze nog niet op spanning staan, bestaat het risico op incidenten vanwege de beweging van lieren, lijnen en trossen, onder andere door knelling en daardoor plots optredende spanning. Als de trossen eenmaal op spanning staan bestaat altijd het gevaar op terugslag, ook als het schip aangemeerd ligt.

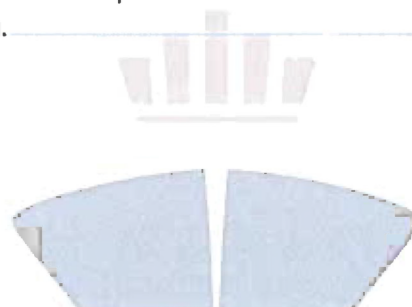




- ii. De KVNR is - in navolging van internationaal voortschrijdend inzicht - van mening dat het gehele voorschip en het gehele achterschip als 'snap-back zones' moeten worden beschouwd en het aanbrengen van afzonderlijke 'snap-back zones' op deze dekken moet worden vermeden. Hiermee wordt een vals gevoel van veiligheid voorkomen bij de zeevarende die met de trossen werkt. Daarmee is het ook niet mogelijk op het voor- of achterdek een zone of plek aan te wijzen die volledig veilig is, dus zonder risico's.
- iii. Het ontwikkelen van constructies ter bescherming, zoals bijvoorbeeld kooi- of plaatconstructies, zullen bij de huidige scheepsontwerpen niet afdoende bescherming kunnen bieden omdat de inrichting van de dekken en de daarbij behorende werkwijze niet gericht is op het werken vanuit deze constructie.
- iv. Op de huidige vloot lijkt het de KVNR, gelet op bovenstaande en het ontwerp van 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 en nooit in onveilige zones te hoeven werken. Dit kan alleen gerealiseerd worden bij het ontwerpen van nieuwe schepen.

De KVNR acht het daarnaast uitermate gevaarlijk een constructie te gebruiken die niet ontworpen en afdoende getest is voor het vormen van een veilig werkstation. Ook dit kan een vals gevoel van veiligheid oproepen, en de constructie zelf kan door de kracht van een terugslag een nog groter risico vormen voor de zeevarende. Omdat praktisch alle schepen een uniek ontwerp kennen voor het voor- en achterdek, acht de KVNR het niet haalbaar voor elk schip een afdoende geteste constructie te ontwikkelen, nog afgezien van de onmogelijkheid tot het verrichten van alle werkzaamheden vanuit deze constructie.

5. In de tweede helft van november 2021 zal de KVNR samen met de Sectorraad Visserij en de Vereniging van Waterbouwers een bewustwordingscampagne lanceren 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 met de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij over preventie van ongevallen.



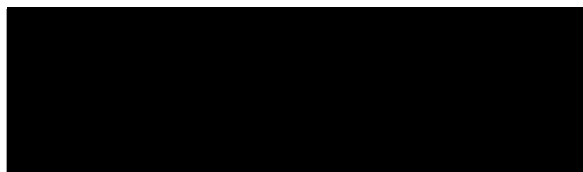


De campagne met de werktitel 'Weet waar je staat' wordt momenteel ontwikkeld door een ontwerp bureau. Het werken met trossen en de werkzaamheden bij meren en ontmeren vormen een gericht onderdeel van deze campagne. De doelgroepen van deze campagne zijn de koopvaardijvloot, de kottervloot en de waterbouvvloot. Voor elke doelgroep wordt een campagnelijijn 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.

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 KVNR

Afschrift: Minister van Justitie en Veiligheid

