



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

Datum: 13 oktober 2021

Betreft: Reactie KVNR op aanbevelingen OVV-rapport 'Dodelijk ongeval door breuk achtertros'

Geachte heer Dijsselbloem,

U ontvangt deze brief in reactie op de aanbevelingen zoals opgesteld door de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport "Dodelijk ongeval door breuk achtertros – Lessen te leren over veilig werken en toezicht", gepubliceerd op 15 april 2021.

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

Aanleiding voor rapport

Dit rapport is opgesteld na onderzoek van een incident op 2 oktober 2019 aan boord van het vrachtschip 'Damsterdijk' in de haven van Ipswich (Verenigd Koninkrijk). Bij dit ongeval overleed helaas een bemanningslid doordat hij geraakt werd door een afgebroken achtertros.

Aanbevelingen

Het rapport bevat vijf aanbevelingen, waarvan één is gericht aan de KVNR en de minister van Infrastructuur en Waterstaat gezamenlijk, en één alleen aan de KVNR.

Deze twee aanbevelingen luiden als volgt:

4. *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.



5. *Aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders:*

Breng de lessen uit dit ongeval binnen de sector onder de aandacht en richt hierbij specifiek de aandacht op de veilige inzet van stagiairs en de in het onderzoek genoemde problematiek rond bemanningsplannen en bemanningscertificaten.

Opvolging aanbevelingen

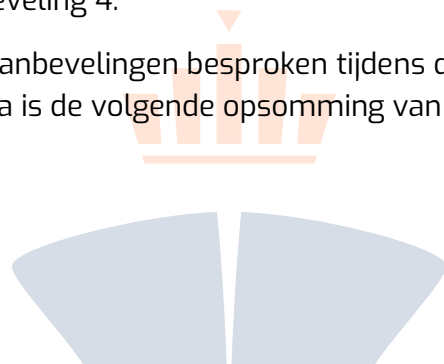
De KVNR heeft de aanbevelingen op de volgende wijze opgepakt.

1. In het overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 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. Deze maken deel uit van de doorlopende toetsing van de veiligheid aan boord, als onderdeel van het Safety Management System (SMS) van rederij en schip.

De gestelde onderzoeksvraag is niet generiek te beantwoorden. De verschillen in onder meer type, grootte, bouw en uitrusting (aanwezige apparatuur en de opstelling daarvan) van schepen maken het noodzakelijk de mogelijkheden voor en risico's van het uitvoeren van andere taken naast het fysiek toezicht houden op veiligheid per individueel schip te beschouwen, binnen de kaders van het voor het betreffende schip geldende SMS. Veilig werken en het daarbij wel of niet kunnen combineren van taken wordt ook in beschouwing genomen bij het arbeidsomstandighedenbeleid van zowel de rederij als aan boord van het schip, en in het bijzonder bij de Risico-Inventarisatie en -Evaluatie (RI&E) voor het betreffende schip. Een generieke benadering van het onderzoek zoals geformuleerd onder aanbeveling 4 zou voorbijgaan aan de factoren die per schip en situatie verschillen, en daarmee niet altijd de veiligheid hoeven te bevorderen en zelfs een tegenovergesteld effect kunnen hebben.

De KVNR ziet een scheepsspecifieke benadering binnen de kaders van het management van de veiligheid (SMS) en arbeidsomstandigheden (RIE) aan boord, waarbij zaken doorlopend worden geëvalueerd, als de juiste en meest effectieve benadering om invulling te geven aan aanbeveling 4.

2. Ook heeft de KVNR het OVV-rapport en de aanbevelingen besproken tijdens de structurele overleggen met de leden. Daarna is de volgende opsomming van





gangbare werkwijzen (best practices) nogmaals onder de aandacht gebracht van de leden:

Bemanningsplan

- i. Baseer het bemanningsplan op een bemanningssamenstelling waarmee de veilige en milieuverantwoorde vaart geborgd kan worden, rekening houdende met de in het plan beschreven randvoorwaarden.
- ii. Procedures voor het meren/ontmeren, bunkeren en afhandelen van calamiteiten (brand, schip verlaten, man overboord) maken onderdeel uit van het bemanningsplan. Zorg ervoor dat deze procedures zijn gebaseerd op de met het plan voorgestelde bemanningssamenstelling(en).
- iii. Evalueer periodiek het bemanningsplan en dien een gewijzigd bemanningsplan in als daar noodzaak toe is.
- iv. Dien een nieuw bemanningsplan in als een of meerdere van de in het bemanningsplan beschreven randvoorwaarden wijzigen.
- v. Houd bij het opstellen en indienen van bemanningsplannen rekening met het bovenstaande en ga na of de bemanningsplannen van uw huidige schepen hier (nog) aan voldoen.

Stagiairs

- i. Informeer stagiairs, nog voordat zij aan boord gaan, over het geldende beleid ten aanzien van veilig werken.
- ii. Besteed bij het aanmonstern van stagiairs, als onderdeel van de "on-board familiarization", voldoende aandacht aan de geldende procedures voor veilig werken.
- iii. Blijf bij de begeleiding van stagiairs gedurende de stage voldoende aandacht geven aan het veilig werken.
- iv. Stagiairs leren het vak door mee te lopen in de bedrijfsvoering aan boord. Maak echter steeds de afweging in welk fase van de stage en persoonlijke ontwikkeling een stagiair bij welke werkzaamheden betrokken kan worden en op welke wijze.
- v. Houd er rekening mee dat stagiairs nog jong en onervaren zijn en zeker aan het begin van de stage gevaren op de werkvloer mogelijk onvoldoende herkennen. Neem stagiairs daar waar nodig in bescherming tegen hun eigen enthousiasme.



- vi. Benadruk het bovenstaande bij kapiteins en mentoren op uw schepen.
3. Het werken met trossen bij het meren en ontmeren van een schip is één van de gevaarlijkste operaties voor een zeevarende. De internationale maritieme sector is zich hier terdege van bewust en heeft al jaren aandacht voor veiliger werken, vanaf het ontwerp van een schip en de trossen tot de dagelijkse werkzaamheden. De genoemde aandachtspunten uit het rapport zijn besproken met de leden en daar kwamen de volgende inzichten uit voort.
- i. De KVNR wijst erop dat de effectiviteit van de communicatie tijdens (ont)meeroperaties niet noodzakelijkerwijs wordt verbeterd door alle bemanningsleden van een eigen portofoon te voorzien. Voor een effectieve communicatie kunnen twee communicatielijnen (tussen de brug en de leidinggevende op het achterschip, en tussen de brug en de leidinggevende op het voorschip) volstaan. Voorwaarde hiervoor is dat de (ont)meeroperatie vooraf goed wordt doorgesproken door allereerst de kapitein en de twee leidinggevenden van het voor- en achterschip, en vervolgens door de leidinggevenden en de andere bemanningsleden op het voorschip en het achterschip.
 - ii. De KVNR deelt de mening van de OVV dat de – bij voorkeur drijvende - trossen inderdaad één voor één uitgegeven of binnengehaald moeten worden. Echter, het uitsluitend geheel vanaf de 'storage drum' uitgeven van trossen brengt risico's met zich mee. De tros kan bij het uitgeven klem komen te zitten tussen de slagen op de 'storage drum' waardoor de tros bij het uitgeven plotseling gehieuwd (binnengehaald) wordt. Daarom is het naar het inzicht van de KVNR veiliger om trossen in enkele slagen klaar te leggen aan dek.
 - iii. Ook is de KVNR - in navolging van internationaal voortschrijdend inzicht¹ - 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.
 - iv. Tevens merkt de KVNR op dat het arboblade 'meren en ontmeren' van de KVNR en Nautilus International, waarnaar verwezen wordt in het rapport, in 2012 is ingetrokken en wellicht niet in het rapport genoemd had moeten

¹ <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2016/best-practice-mooring-snap-back-zones/>





worden. De inhoud van de arbobladen is overgegaan op het handboek "Dat is juist!", waarin de voorschriften staan voor het veilig werken aan boord. De redactie van dit handboek wordt nu verzorgd door de Commissie Arbo en Veiligheid (CAV), de opvolger van de wettelijke Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ).

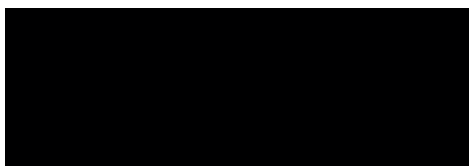
Omdat in 2016, na ruim 45 jaar, de overheidsafvaardigingen vanuit verschillende ministeries afzagen van verdere deelname kon de ACVAZ niet blijven bestaan. De overblijvende deelnemers uit de maritieme sector en het scholenveld hebben daarom de CAV opgericht onder Platform Maritiem, omdat zij van mening zijn dat een gezamenlijke inzet voor een veilige werkplek van het grootste belang is voor de maritieme sector. De KVNR is een actief lid van deze commissie.

4. 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. De doelgroepen van deze campagne zijn de koopvaardijvloot, de kottervloot en de waterbouwwvloot. Voor elke doelgroep wordt een campagnelijn 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.

Met vriendelijke groet,



Annet Koster

Directeur KVNR

Pagina 5 van 5

