



**NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY**

Netherlands Maritime Technology Association
Willemswerf • Boompjes 40 • P.O. Box 23541 • 3001 KM Rotterdam
T +31 (0)88 44 51 000 • E Info@maritimetechnology.nl
IBAN: NL95ABNA0249187388 • VAT no.: NL818904999801
KvK no.: 27311277

Onderzoeksraad voor Veiligheid
t.a.v. de heer J.R.V.A. Dijsselbloem
Postbus 95404
2509CK DEN HAAG

Aan:

De heer J.R.V.A. Dijsselbloem, Onderzoeksraad voor Veiligheid

Kopie:

Minister B. Visser, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Minister F.B.J. Grapperhaus, Ministerie van Justitie en Veiligheid

Rotterdam, 4 november 2021

Betreft: standpunt t.a.v. aanbeveling 8 in OVV rapport 5 november 2020

Geachte heer Dijsselbloem,

Met interesse hebben wij kennis genomen van het rapport '*Brekende tros met fatale afloop – Lessen uit het ongeval aan boord van de RN Privodino*' van 5 november 2020. Wij danken de Onderzoeksraad voor Veiligheid voor het onderzoek naar dit tragisch ongeval en de daaruit voortkomende aanbevelingen. Aanbeveling 8 is mede gericht aan onze organisatie, Netherlands Maritime Technology. Deze aanbeveling luidt: '*Draag deze omslag van denken in uw nationale en internationale netwerken zo breed mogelijk uit en onderzoek hoe de maritiem (sic) sector in praktische zin bij kan dragen aan het bereiken van het doel om bij trosbehandeling uitsluitend nog te werken vanuit veilige werkstations.*' Met dit schrijven wil ik u op de hoogte brengen van ons standpunt ten aanzien van deze aanbeveling en informeer ik u over de genomen acties.

Vertegenwoordiger maritieme maakindustrie in Nederland

Netherlands Maritime Technology (NMT) is de brancheorganisatie voor de maritieme maakindustrie in Nederland. Deze sector omvat alle partijen die betrokken zijn in het proces van ontwerp, bouw en onderhoud van zowel binnenvaart- als zeegeande schepen. Wij behartigen de belangen van Nederlandse scheepswerven en maritieme toeleveranciers.

Standpunt ten aanzien van deze aanbeveling

NMT betreurt het tragisch ongeval dat plaats vond op 28 juni 2018 aan boord van de RN Privodino. Helaas staat dit ongeval niet op zichzelf en zijn er wereldwijd jaarlijks meerdere (ernstige) ongevallen bij het aan- en ontmeren. Daarom staat dit onderwerp al jaren hoog op de agenda van zowel scheepsonwerpers, -bouwers, als reders. Hierbij wordt gekeken naar zowel structurele als operationele risicoverlaging. De leden van NMT kunnen in het ontwerp en tijdens de bouw van het schip invloed hebben op de structurele risico's. Het minimaliseren van



structurele risico's is altijd het uitgangspunt. Wij richten ons in ons standpunt alleen op structurele risico's omdat operatieve risico's niet onder de invloedssfeer van onze leden vallen.

De aanbeveling (8) luidt:

'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 gesproken wordt 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 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.'

De maritieme maakindustrie is zich zeer bewust 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 elke situatie van het meren van het schip anders is, is maximale flexibiliteit geboden zoals in uw rapport ook meermaals is aangegeven (o.a. pagina 22 en 31). Dit betekent dat er zoveel mogelijk configuraties met springen en trossen mogelijk dienen te zijn. Dit vereist een degelijk ontwerp met enerzijds zoveel mogelijk vrije dekruimte en anderzijds op strategische posities meergerei. Daarnaast dient de scheepsconstructie op bepaalde plaatsen voldoende sterk te zijn om de krachten die hier tijdens het meren via het meergerei op worden uitgeoefend te kunnen weerstaan. Deze flexibiliteit betekent ook dat tijdens elk meerproces zowel de werkplek als de onveilige gebieden anders kunnen zijn.

Vanuit de International Maritime Organization (IMO) zijn hiervoor verordeningen (SOLAS regulation II-1/3-8 on Towing and mooring equipment) en richtlijnen (MSC.1/Circ.1175 guidance on shipboard towing and mooring equipment) opgesteld.

Laatst genoemde richtlijn stamt uit 2005 en is zeer recent herzien. De herziening is in december 2020 gepubliceerd. Daarnaast is er een tweetal nieuwe richtlijnen ontwikkeld die betrekking hebben op het ontwerp en inspectie en onderhoud van meergerei (MSC.1/1620 Guidelines on the design of 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). Al deze richtlijnen zijn vanaf 1 januari 2024 van kracht.

Deze nieuwe en herziene richtlijnen zijn ontwikkeld binnen de IMO met behulp van een groot aantal maritieme experts. Belangrijkste reden voor de ontwikkeling hiervan is het verhogen van zowel de structurele als operationele veiligheid.



Gegeven bovenstaande neemt NMT het standpunt in dat er met de nieuwe en herziene richtlijnen een belangrijke stap wordt gezet in het reduceren van het structurele risico tijdens het meerproces. NMT ziet graag een onmiddellijke toepassing van de nieuwe richtlijnen en draagt dit ook uit. Daarnaast vragen wij scheepsontwerpers en -bouwers aandacht te hebben voor de specifieke situatie aan boord van elk individueel schip en naast het gebruik van de richtlijnen de hoogst mogelijke veiligheidssituatie te creëren. Omdat het meerproces een hoge mate van flexibiliteit vraagt en elk schip qua ontwerp uniek is, is het onmogelijk om een ten allen tijde veilig werkstation te creëren zoals in de aanbeveling opgenomen.

Acties naar aanleiding van aanbeveling

Het afgelopen jaar is NMT actief geweest om aandacht te vragen voor het OVV rapport alsook voor de veiligheidssituatie tijdens het meerproces in het algemeen.

Allereerst is NMT met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) in overleg getreden om te bezien hoe de aan ons beide gerichte aanbeveling het best kan worden opgepakt. NMT heeft hierin een rol richting ontwerpers en bouwers die zich richten op structurele risico's terwijl de rol van de KVNR hierin zich richt op bestaande schepen en operationele risico's.

NMT heeft via de haar beschikbare kanalen aandacht gevraagd voor het OVV rapport. NMT heeft hierover een nieuwsbericht opgesteld en er is aandacht aan besteedt in de nieuwsbrief van NMT. Dit nieuwsbericht is ook gepubliceerd in 'Journaal Zeevaart', een uitgave van SDU die aan boord van schepen wordt gestuurd en door bemanningen – vaak verplicht – wordt gelezen. Naast deze algemene kennisgevingen is het onderwerp ook besproken in enkele commissies van NMT. Deze commissies zijn thematisch (o.a. zeescheepsnieuwbouw, ARBO en veiligheid) en tijdens de bijeenkomsten worden relevante zaken besproken.

Verder is NMT betrokken geweest bij de ontwikkeling van de eerder genoemde IMO richtlijnen. In de voorbereiding van de IMO bijeenkomst waar dit onderwerp stond geagendeerd, heeft NMT inbreng geleverd en gelobbyd. NMT is actief lid van de Europese koepelorganisatie voor de maritieme maakindustrie, SEA Europe. SEA Europe heeft onder de naam 'CESA' een eigen zetel bij de IMO. Ter voorbereiding van IMO bijeenkomsten worden de onderwerpen besproken in het '*Technical and Environment Committee*' van SEA Europe. NMT neemt hier aan deel. Een van de zaken waar wij ons middels CESA voor hebben hard gemaakt en gelobbyd is een vervroegde implementatie van de richtlijnen. Dit punt is door de lidstaten van de IMO overgenomen en de toepassingstermijn is vervroegd van 48 naar 36 maanden.

Tot slot is het goed om op te merken 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 (o.a. vacuum, magnetisme) hecht aan de scheepshuid.



**NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY**

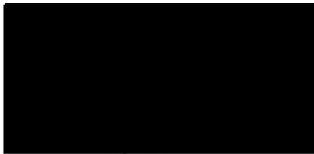
Netherlands Maritime Technology Association
Willemswerf • Boompjes 40 • P.O. Box 23541 • 3001 KM Rotterdam
T +31 (0)88 44 51 000 • E info@maritimetechnology.nl
IBAN: NL95ABNA0249187388 • VAT no.: NL818904999801
KvK no.: 27311277

Woord van dank

De Nederlandse maritieme maakindustrie is bekend om het ontwerpen en bouwen van kwalitatief goede, duurzame en veilige schepen. Ongelukken aan boord van schepen zijn niet te voorkomen maar het risico dient zo klein mogelijk te zijn. Indien een tragisch ongeval gebeurt zoals in dit geval aan boord van de RN Privodino (overigens een schip dat niet in Nederland is gebouwd) dan is het goed om hier lering uit te trekken. NMT waardeert het daarom dat de OVV naast de toedracht ook kijkt naar lering en de sector hier middels aanbevelingen actief in betreft.

Ik vertrouw er op u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd over het standpunt en de genomen acties naar aanleiding van uw rapport.

Met vriendelijke groet,



R.P. de Graaf
Algemeen Directeur

