

Onderzoeksraad voor Veiligheid
T.a.v. [REDACTED]
Lange Voorhout 9
Postbus 95404
2509 CK DEN HAAG

PER E-MAIL AAN: [REDACTED]@onderzoeksraad.nl
ALSMEDE GEUPLAAD VIA HET SECURE PORTAL

Onderwerp : Loodswezen / Advies ongeval
Referentie : D230429/CDE/cde
Doc.nr. : 4638330
Uw ref. : -

Datum : Rotterdam, 30 oktober 2024
Van : [REDACTED], Advocaat
Doorkiesnr. : +31 [REDACTED]
E-mail : [REDACTED]@thna.nl

SCHRIFTELIJKE REACTIE AANBEVELINGEN

Geachte [REDACTED], beste [REDACTED]

Naar aanleiding van jouw e-mail van 8 oktober 2024, bericht ik je je hierbij namens het Nederlands Loodswezen B.V. (hierna: het Loodswezen) als volgt. In jouw e-mail gaf je, naar aanleiding van de schriftelijke reactie van 16 september 2024 namens het Loodswezen op de aanbevelingen uit het rapport 'Fataal ongeval met loodstender' (hierna: het rapport) van 19 juni 2024, aan dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid (hierna: de OVV) voor een goede beoordeling van de opvolging van die aanbevelingen graag nog de volgende informatie - voor zover beschikbaar - te ontvangen:

Bij aanbeveling 1;

Graag ontvangen wij de geactualiseerde werkinstructie embarkeren/debarkeren.

Indien mogelijk ook het geactualiseerde veiligheidscompendium voor registerloodsen, of een ander document, waarin die werkinstructies zijn geïncorporeerd.

Bij aanbeveling 2;

Zijn er naast de werkinstructie embarkeren/debarkeren nog andere werkinstructies geactualiseerd naar aanleiding van het ongeval met de Lacerta? Dan zouden we daarvan graag een voorbeeld ontvangen.

Zijn er sinds de publicatie van het rapport werkinstructies aangepast naar aanleiding van opgedane inzichten zoals benoemd in aanbeveling 2 (anders dan opgedaan bij het ongeval met de Lacerta)? Indien dit het geval is zouden we ook daar graag een voorbeeld van ontvangen.

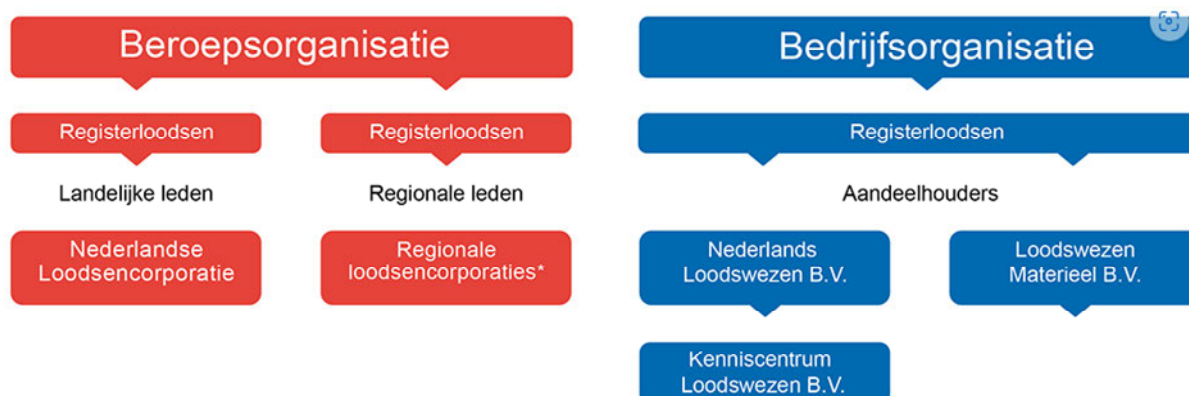
Blad 2 van de brief aan:
Onderzoeksraad voor Veiligheid
d.d. 30 oktober 2024

Aanbeveling 1

Bijgaand tref je de geactualiseerde werkinstructies Varende Dienst ten aanzien van embarkeren en debarkeren (**bijlage 1**) met tenders, alsmede de relevante passage uit het Handboek Varende Dienst ten aanzien van embarkeren/debarkeren (**bijlage 2**).

Met deze werkinstructies wordt aangesloten bij het veiligheidscompendium voor registerloodsen. Zoals reeds in de schriftelijke reactie van 16 september 2024 genoemd, bestaan er verschillen tussen de Varende Dienst enerzijds en de registerloodsen anderzijds qua rol in het proces van beloodsen en debarkeren. Zo geldt voor de registerloodsen de *International Standard for maritime Pilot Organisations*.

Daarnaast is van belang dat de organisatie van het Loodswezen (zie afbeelding hieronder), maakt dat één overkoepelende, alles dekkende werkinstructie – gezien ook de verschillende rollen – zeer lastig is. Dat is de reden dat, zoals ook toegelicht in de schriftelijke reactie van 16 september 2024, zoveel als mogelijk gekomen is tot een eenduidige werkinstructie, die bovendien met enige regelmaat geactualiseerd wordt. Die werkinstructie wordt als verplicht onderdeel geïncorporeerd in de training(en) van de varende dienst en de loodsen. Daarnaast worden de werkinstructie en de ervaringen daarmee onderdeel van de al bestaande besprekingen en overleggen.



Aanbeveling 2

Bijgaand tref je de geactualiseerde werkinstructies Varende Dienst ten aanzien van de actieve brugroutine (**bijlage 3**). Voor het overige zijn er geen werkinstructies aangepast.

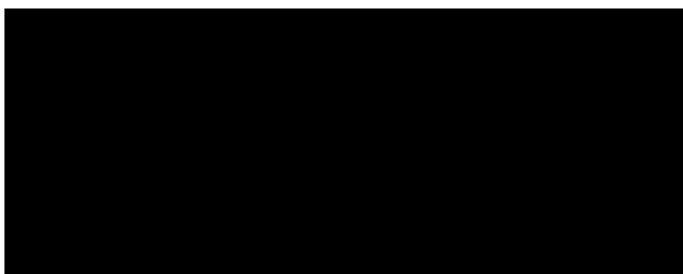
Blad 3 van de brief aan:
Onderzoeksraad voor Veiligheid
d.d. 30 oktober 2024

Rapport MARIN


Naast jouw vragen omtrent de aanbevelingen uit het rapport, vroeg jij in jouw e-mails van 8 en 25 oktober 2024 of MARIN onderzoek gedaan heeft naar het ongeval en zo ja, of het mogelijk is de resultaten van dat onderzoek te delen met de OVV.

MARIN heeft onderzoek gedaan naar het ongeval in opdracht van de betrokken strafrechtadvocaten. Het Loodswezen vraagt zich ten aanzien van jouw vraag af waarom de OVV de resultaten van het door MARIN verrichte onderzoek wil hebben en – belangrijker – wat de OVV daarmee wil gaan doen. Dat ook mede in het licht van de lopende, strafrechtelijke procedure en de verhoren die in dat kader nog plaats moeten vinden.

Om misverstanden te voorkomen, het Loodswezen is niet onwelwillend omtrent het delen van de resultaten van het door MARIN verrichte onderzoek, maar volgt in beginsel de adviezen van haar advocaten over het delen van verschoningsgerechtigd materiaal. In dit geval zou dat pas ter sprake komen nadat de lopende, strafrechtelijke procedure is afgerond.



Bijlage 1

	Werkinstructies Varende Dienst		Pagina 1 van 1
	2. Tenders	2.7 Embarkeren en debarkeren	Versie 2.0

1. Inleiding

Deze werkinstructie heeft tot doel het embarkeren en debarkeren van de loods gestructureerd, gecoördineerd, veilig en efficiënt te laten verlopen. Deze werkinstructie geldt voor alle medewerkers van de tenderdiensten van het Nederlands Loodswezen.

2. Referenties

- [Paragraaf 'Actieve brugroutine'](#)

3. Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden

3.1 Kapitein

- De kapitein van de tender heeft de verantwoordelijkheid voor schip, bemanning en opvarenden.

3.2 Navigator

- De navigator van de tender beoordeelt de situatie op grond van de zeegang, deining, stroming, windkracht, windrichting en bepaalt de positie van de tender ten opzichte van het te beloodsen schip en de plaatsing van de loodsladder bij het langszij gaan van het te beloodsen vaartuig in samenspraak met de loods;
- De navigator brengt, volgens de regels van goed zeemanschap, de tender pas langszij het schip als hij van mening is dat dit veilig kan gebeuren. Hierbij dient te worden voorkomen dat de tender de loodsladder kan beschadigen of de loods hinder ondervindt bij het embarkeren/debarkeren. De navigator van de tender kan in overleg treden met de loods van het af te halen vaartuig in verband met het lij maken;
- De navigator beoordeelt op afstand en voor zover dit mogelijk is eveneens de toestand en de ophanging van de loodsladder;
- De navigator bepaalt op welk tijdstip de bemanning aan dek kan gaan, tevens controleert hij de bemanning opdat deze met de juiste veiligheidsuitrusting aan dek verschijnt.

3.3 Co-navigator


Aan dek is de co-navigator degene die de operatie coördineert, hij inspecteert op zijn beurt eveneens de loodsladder zowel op conditie als bevestiging. Hij geeft aan wanneer men veilig over kan stappen. De tender blijft tijdens het embarkeren of debarkeren van de persoon in kwestie in principe nog even op afstand langszij tenzij goed zeemanschap een andere methode vereist. Het afdraaien moet op een dusdanige wijze uitgevoerd worden dat de tender vierkant afzwaait van het af gehaalde schip. Zodra iedereen binnen de accommodatie is en de deur gesloten is kan er weer vaart vermeerderd worden. Pas wanneer de betrokken persoon veilig is geëmbarkeerd of gedebarkeerd is de beloodsing beëindigd. Zolang dit niet het geval is blijft de tender stand-by langs het andere vaartuig liggen.

3.4 Alle medewerkers

Ten alle tijden dient er tussen alle betrokkenen een open communicatie te zijn inzake de veiligheid van het embarkeren en debarkeren. Een verbale "last minute risk assessment" maakt deel uit van dit proces.

Alle medewerkers, die aan of van dek van één van de vaartuigen stappen, al dan niet om mee te varen, dienen een door Nederlands Loodswezen B.V. verstrekt en goedgekeurd reddingsvest te dragen.

Bijlage 2

	Handboek Varende Dienst	Pagina 1 van 3
	3. Operaties	3.1.1 Embarkeren / debarkeren

1. Inleiding

Dit document beschrijft het proces embarkeren / debarkeren. Het proces heeft tot doel het embarkeren en debarkeren van de loods gestructureerd, gecoördineerd, veilig en efficiënt te laten verlopen.

2. Referenties

- [Paragraaf 'Referentietabel ISM-ISO-Wetgeving'](#)
- [Paragraaf 'Hoofdproces Varende Dienst'](#)
- [Werkinstructies 'Varende Dienst', hoofdstuk 'Tenders'](#)
- [Werkinstructies 'Varende Dienst', hoofdstuk 'Swath'](#)
- [Handboek 'Noord', paragraaf 'Besluiten tot stormbeloeding'](#)
- [Handboek 'Amsterdam-IJmond', paragraaf 'Besluitvorming tot stormbeloeding'](#)
- [Handboek 'Rotterdam-Rijnmond, paragraaf 'Besluiten tot stormbeloeding'](#)
- [Handboek 'Scheldemonden', paragraaf 'Loodsen op afstand'](#)

3. Beschrijving proces embarkeren / debarkeren

01. Informeren loods

De kapitein is verantwoordelijk voor het op de hoogte brengen van de loods van de actuele informatie. Hierbij gaat het onder andere om:

- Het lokale verkeersbeeld;
- De lokale weersomstandigheden;
- De lokale tij- en stroominformatie.

02. Beoordelen situatie

De kapitein beoordeelt de situatie op grond van de zeegang, deining, stroming, windkracht, windrichting en bepaalt de positie van de tender/swath ten opzichte van het te beloodsen schip en de plaatsing van de loodsladder bij het langszij gaan van het te beloodsen vaartuig in samenspraak met de loods. **Ten alle tijden dient er tussen alle betrokkenen een open communicatie te zijn inzake de veiligheid van het embarkeren en debarkeren. Een verbale "last minute risk assessment" maakt deel uit van dit proces.**

03. Stormbeloeding / gestaakte dienst / Loods op Afstand

Bij dit proces wordt gebruikt gemaakt van een Loods op Afstand waarbij een kapitein of scheepsofficier vanaf de wal door een registerloods wordt geadviseerd. Vaak wordt dit toegepast bij slechte weersomstandigheden. Hoe de besluitvorming plaatsvindt, is per regio verschillend, zie handboek 'Noord', 'Amsterdam-IJmond', 'Rotterdam-Rijnmond' en 'Scheldemonden'.

04. Langszij brengen tender / swath


De kapitein brengt, volgens de regels van goed zeemanschap, de tender / swath pas langszij het schip als hij/zij van mening is dat dit veilig kan gebeuren. Hierbij dient te worden voorkomen dat de tender / swath de loodsladder kan beschadigen of de loods hinder ondervindt bij het embarkeren/debarkeren. De kapitein van de tender / swath kan in overleg treden met de loods van het af te halen vaartuig in verband met het lij maken, **aanvaren en toeloop**.

05. Beoordelen loodsladder

De kapitein beoordeelt op afstand en voor zover dit mogelijk de toestand en de ophanging van de loodsladder.

06. Controleren loodsladder

Aan dek controleert de stuurman en/of gezelsamen met de loods de loodsladder zowel op conditie als bevestiging. De stuurman / gezelsamen geeft aan wanneer de loods veilig over kan stappen. De tender / swath blijft tijdens dit dalen van de persoon in kwestie in principe nog even op afstand langszij tenzij goed zeemanschap een andere methode vereist.

	Handboek Varende Dienst	Pagina 2 van 3
	3. Operaties	3.1.1 Embarkeren / debarkeren

07. Embarkeren / debarkeren

In geval van embarkeren verlaat de loods de tender / swath om aan boord te gaan van het te beloodsen schip. In geval van debarkeren verlaat de loods het schip en gaat boord van de tender / swath.

08. Stoppen?

Wanneer het embarkeren / debarkeren om wat voor reden dan ook niet lukt, overlegt de kapitein met de loods of men nog een poging gaat wagen of dat men de operatie stopt.

09. Wegvaren tender / swath

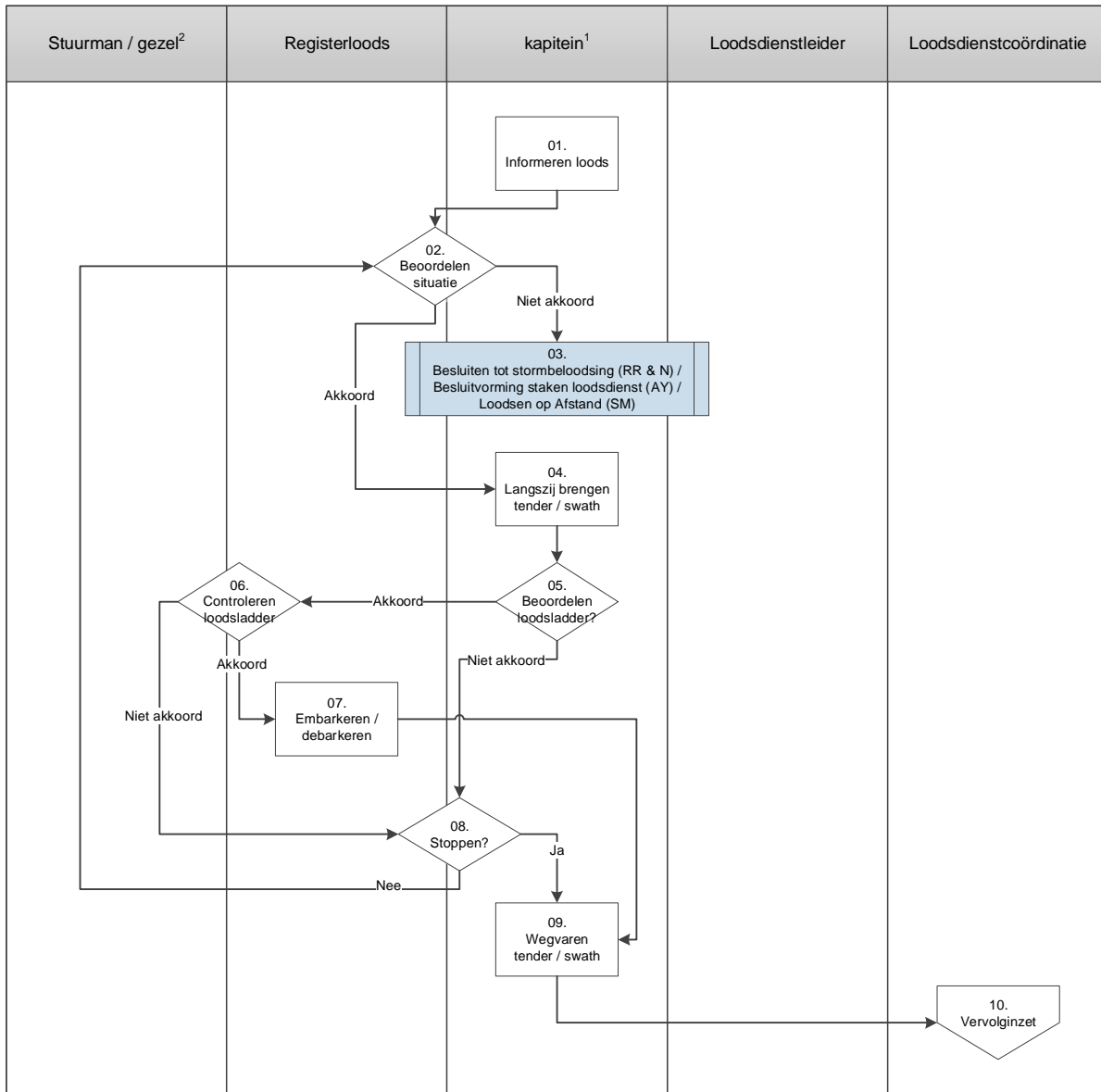
De tender / swath vaart van het beloodste of afgehaald schip weg en neemt contact op met de Loodsdienstcoördinatie over het vervolg van de reis.

10. Vervolginzet

De Loodsdienstcoördinatie beoordeelt aan de hand van de inzetplanning loodsen, of een vervolginzet van de bemanning nodig is, zie paragraaf 'beloodsen / afhalen'.




4. Proces embarkeren / debarkeren



1. Aan boord tender wordt deze functie uitgevoerd door de navigator of co-navigator

2. Aan boord tender wordt deze functie uitgevoerd door de (co-)navigator en/of gezel; Aan boord van de swath wordt deze functie uitgevoerd door de stuurman / kapitein en WTK

Bijlage 3

	Werkinstructies Varende Dienst		Pagina 1 van 4
	2. Tenders	2.3 Actieve brugroutine	Versie 4.0

1. Inleiding

Deze werkinstructie heeft tot doel het verbeteren van de samenwerking tussen de navigator en de co-navigator in de drukke bevaaren haven rede- en aanloopgebieden.

De werkinstructie geldt voor zowel de navigator als de co-navigator. Het operationeel vaargebied met een grote verkeersdichtheid en gecompliceerde verkeersstromen in combinatie met het proces van beloodsen (beloodsen en afhalen) en de snelheid van de tender vraagt een zeer goede samenwerking, oplettendheid en anticipatie van de bemanning.

De co-navigator is degene, die volgens de vastgestelde brugroutine voor jet- en schroef gedreven tenders dienst doet als co-navigator (werkplek 2). Dit kan zowel de stuurman als de kapitein zijn.

De navigator is degene, die volgens de vastgestelde brugroutine voor jet- en schroef gedreven tenders dienst doet als navigator (werkplek 1). Dit kan zowel de stuurman als de kapitein zijn.

2. Referenties

- Manuals nautische apparatuur

3. Taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden

3.1 De kapitein

De kapitein is verantwoordelijk voor:

- Het uitvoeren van deze werkinstructie;
- Het vaststellen van het roulatieschema tussen navigator en co-navigator.

4. Algemeen

Een goede samenwerking en gezamenlijke oplettendheid kan het best worden gewaarborgd middels een effectieve brugorganisatie. Deze effectieve brugorganisatie dient alle beschikbare middelen (zoals radar, DGPS, VHF, AIS, ECDIS en dergelijke) efficiënt te gebruiken en een goede communicatie en samenwerking tussen navigator en co-navigator te bewerkstelligen.

Het teamwerk dient te worden uitgevoerd d.m.v. een "multidisciplinair team", waarbij beide functionarissen dezelfde kwaliteit en capaciteit hebben. Dit impliceert dat de tender wordt gevaren d.m.v. de actieve "brugroutine" waarin de functies van navigator en co-navigator zijn vastgelegd.

Ten alle tijden dient er tussen alle betrokkenen een open communicatie te zijn inzake de veiligheid van het embarkeren en debarkeren. Een verbale "last minute risk assessment" maakt deel uit van dit proces.

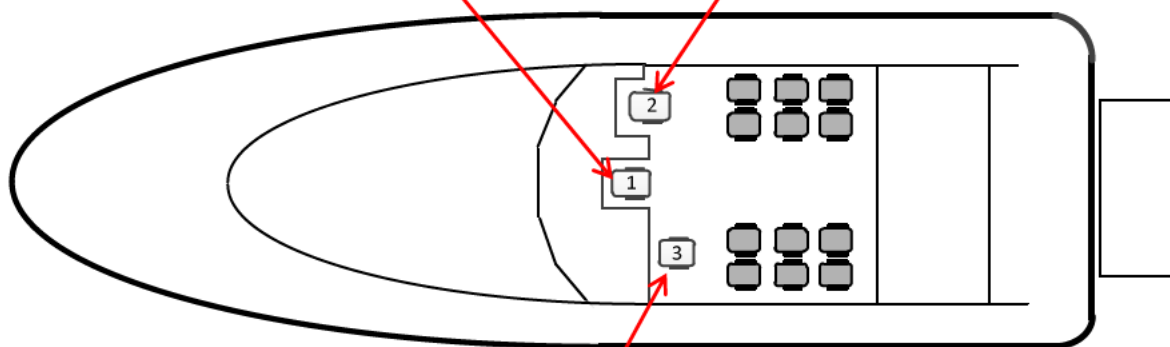
Het is de verantwoordelijkheid van de kapitein om, om de twee uur operationele inzet, een uitwisseling tussen de twee werkplekken plaats te laten vinden. Deze uitwisseling mag de veiligheid van schip, bemanning en andere opvarenden niet in gevaar brengen. De kapitein heeft de autoriteit en de verantwoordelijkheid om voor de veiligheid van bemanning en schip hiervan af te wijken. Indien de bovengenoemde periode langer wordt dan twee en een half uur, dient de kapitein hiervan een notitie te maken in het scheepsdagboek.

**Actieve brugroutine jetgedreven tenders****Werkplek 1 - Navigator**

- Houden van een veilige koers en vaart;
- Het uitvoeren van koers- en vaart veranderingen ter voorkoming van aanvaring of stranding;
- Manoeuvreren bij overnemen c.q. afzetten loods;
- Manoeuvreren in binnenwateren en haven;
- Controle positie aan de hand van de geplande route;
- Controle van tijd, koers, vaart, machine omwentelingen, bucket standaardwijzer, nozzle standaardwijzer;
- Radar observatie;
- Uitvoeren directe communicatie met te beloodsen schip in abnormale- of noodsituatie;
- Beoordelen van/reageren op alarmen;
- Uitvoering in- en externe communicatie in noodsituaties;
- Bediening intercom;
- Bediening navigatieverlichting/loodslichten;
- Bediening zoeklicht.

Werkplek 2 - Co-navigator

- Radar navigatie, target monitoring, track navigatie;
- Planning van de route;
- Communicatie m.b.t. de navigatie;
- Externe communicatie voor het beloodsingproces;
- Bewaken en controle veilige koers en vaart;
- Bewaken machineomwentelingen, bucket standaardwijzer, nozzle standaardwijzer;
- Bewaken en controleren prestatie, beschikbaarheid en betrouwbaarheid instrumentarium;
- Bewaken en controleren alarmeringen MK
- Actie op machinekamer alarmen;
- Bewaken machineomwentelingen, bucket standaardwijzer, nozzle standaardwijzer;
- Bewaken en controleren algehele veiligheidsstatus;
- Bediening zoeklicht;
- Schrijven.

**Werkplek 3 - Ondersteuning embarkeren en debarkeren**

- Het instrueren van passagiers bij het betreden van het schip;
- Het assisteren van de loods/passagier bij het embarkeren en debarkeren;
- Het zekerstellen van alle gereedschappen en materialen voor een veilige beloodsingactie;
- Het assisteren van de loods/passagier, behandeling en zeevasten van bagage;
- Het aannemen en/of aangeven van bagage
- .



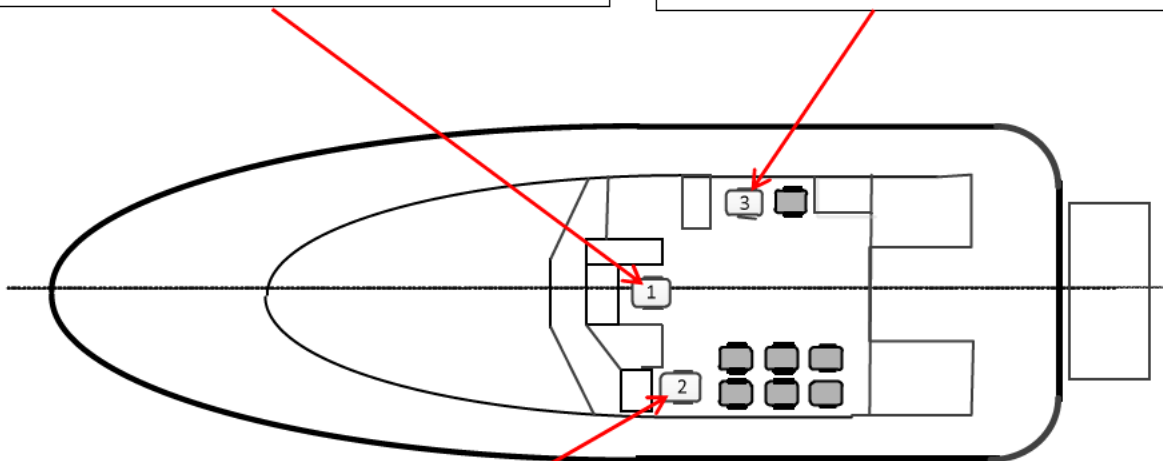
Actieve brugroutine Schroefgedreven tenders H-klasse

Werkplek 1 - Navigator

- Houden van een veilige koers en vaart;
- Het uitvoeren van koers- en vaart veranderingen ter voorkoming van aanvaring of stranding;
- Manoeuvreren bij overnemen c.q. afzetten loods;
- Manoeuvreren in binnenwateren en haven;
- Controle positie aan de hand van de geplande route;
- Controle van tijd, koers, vaart, machine omwentelingen, roer standaardwijzer
- Radar observatie;
- Uitvoeren directe communicatie met te beloodsen schip in abnormale- of noodsituatie;
- Beoordelen van/reageren op alarmen;
- Uitvoering in- en externe communicatie in noodsituaties;
- Bediening intercom;
- Bediening navigatieverlichting/loodslichten;
- Bediening zoeklicht.

**Werkplek 3 – Lodico en ondersteuning
embarkeren en debarkeren**

- Het instrueren van passagiers bij het betreden van het schip;
- Het assisteren van de loods/passagier bij het embarkeren en debarkeren;
- Het zekerstellen van alle gereedschappen en materialen voor een veilige beloodsingactie;
- Het assisteren van de loods/passagier, behandeling en zeevasten van bagage;
- Het aannemen en/of aangeven van bagage.
- Eemshaven, werkzaamheden loodsdienst coördinator



Werkplek 2 - Co-navigator

- Radar navigatie, target monitoring, track navigatie;
- Planning van de route;
- Communicatie m.b.t. de navigatie;
- Externe communicatie voor het beloodsingproces;
- Bewaken en controle veilige koers en vaart;
- Bewaken machineomwentelingen, roer standaardwijzers,
- Bewaken en controleren prestatie, beschikbaarheid en betrouwbaarheid instrumentarium;
- Bewaken en controleren alarmeringen MK
- Actie op machinekamer alarmen;
- Bewaken en controleren algehele veiligheidsstatus;
- Bediening zoeklicht;
- Schrijven.

Onderwerpen gerelateerd aan de uitoefening van de functies navigator en co-navigator.

De snelle tender - karakteristieken - technische installaties;
 Het continu samenwerken als team tijdens de operationele inzet;
 Het varen manoeuvreren met de snelle tender;
 Het navigeren met de snelle tender in het aangewezen gebied;
 Het volgen van procedures bij de taakuitvoering c.q. beloodsen;
 Het uitvoeren van noodprocedures bij incidenten en/of calamiteiten;
 Het communiceren (schip/schip en schip/wal).

