

Opmvolging aanbevelingen *Beknellingen met luikenwagens. Verbreed onderzoek na dodelijke beknelling op Beauforce.*

Publicatiedatum rapport: 20 juli 2022

1. Over het rapport

In de ochtend van 30 juni 2018 vond in de haven van St. Marc op Haïti aan boord van het Nederlandse vrachtschip de Beauforce een dodelijk voorval met een luikenwagen plaats, de tweede dodelijke beknelling aan boord van de Beauforce in drie jaar tijd. Het voorval was voor de Onderzoeksraad aanleiding om een verbreed onderzoek naar beknellingen met luikenwagens in te stellen. Zodoende heeft de Onderzoeksraad bij het onderzoek naar de twee dodelijke voorvallen aan boord van de Beauforce in 2015 en 2018, ook een eerder uitgebracht onderzoek van de Onderzoeksraad en drie door zusterorganisaties onderzochte dodelijke voorvallen met luikenwagens meegenomen.

De hoofdconclusie van het onderzoek is dat het risico op beknelling tussen een luikenwagen en delen van het schip hoog is. Tijdens het onderzoek is gebleken dat er al verschillende initiatieven worden ondernomen om de veiligheid aan boord van zeeschepen in het algemeen, en veilig werken met luikenwagens in het bijzonder, te verbeteren. In aanvulling hierop doet de Onderzoeksraad vier aanbevelingen. De aanbevelingen zijn gericht aan Vertom shipmanagement b.v., de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNRR) en het Netherlands Maritime Technology (NMT).

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van aanbevelingen, gevolgd door een korte samenvatting van de ontvangen reactie per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling. De volledige reacties op de aanbevelingen zijn te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

2. Algemene conclusie over de opvolging

Door de aangeschreven partijen zijn belangrijke stappen gezet, maar blijvende aandacht voor het gevaar bij het werken met luikenwagens is noodzakelijk. Ondanks aanpassingen aan schepen en procedures, komen ongevallen met luikenwagens nog altijd voor. Ook het gegeven dat we wereldwijd te maken hebben met een verouderde vloot en schepen niet zomaar uit de vaart gehaald kunnen worden voor de nodige aanpassingen – als die al mogelijk zijn, maakt dat gevaarlijke (werk)situaties zullen blijven bestaan. Om die reden roept de Onderzoeksraad partijen op om blijvend aandacht te besteden aan de gevaren van het werken met luikenwagens en met elkaar in gesprek te blijven over mogelijke oplossingen en/of verbeteringen. Daarbij blijft naar het oordeel van de Onderzoeksraad een belangrijk uitgangspunt dat niemand de rails van de luikenwagen passeert wanneer deze in gebruik is. Ondanks de combinatie van beheersmaatregelen blijft het rijgebied van de luikenwagen een permanente gevarezone. Om die reden is het ook van belang om procedures en afspraken over veilig werken scheepsspecifiek te maken en mee te nemen in bijvoorbeeld het familiarisatiegesprek dat met ieder (nieuw) bemanningslid wordt gevoerd.

3. Opgvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en Vertom shipmanagement b.v.

Bij het werken met de luikenwagen moet het uitgangspunt zijn dat niemand de rails van de luikenwagens passeert als deze in gebruik is. Als er noodzaak is om de rails te passeren, dan wordt er niet met de luikenwagen gereden.

Reactie Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

De KVNR schrijft dat het van belang is de invulling van aanbevelingen 1, 2 en 3 te bespreken met de reders die schepen met luikenwagens exploiteren. De KVNR zal hiervoor in gesprek gaan met de reders binnen de Commissie Veiligheid en Milieu van de KVNR, waarna de uitkomsten verder worden uitgewerkt voor toepassing in de praktijk. Vertom zal daarbij zijn ervaring met luikenwagens inzetten om de uitkomsten zo effectief mogelijk te laten zijn. De adviezen zullen ook worden aangeboden aan de Commissie Arbo en Veiligheid (CAV¹) van Platform Maritiem voor opname in de handleiding voor veilig werken 'Dat is Juist!'.

Conclusie over opvolging

Door onder meer in gesprek te gaan met de reders brengt de KVNR het rapport en daarmee de gevaren van het werken met luikenwagens onder de aandacht. Daarnaast zullen zij in samenwerking met andere partijen adviezen uitbrengen voor in de praktijk. De aanbeveling wordt daarmee opgevolgd.

Reactie Vertom shipmanagement b.v.

Vertom shipmanagement b.v. heeft bij brief van 27 maart 2023 gereageerd op de aan hem gerichte aanbevelingen. In de reactie geeft Vertom aan dat naar aanleiding van het rapport en de aanbevelingen het complete systeem en de bijbehorende procedures zijn herzien. Dit heeft geresulteerd in een aangepast *Safety Management Manual*. Daarin is onder meer opgenomen dat luikenwagens alleen mogen worden bediend door twee ervaren bemanningsleden tegelijkertijd. Op die manier kunnen beide zijden van de luikenwagens, ook voor de aangewezen gevarenczones, goed in de gaten worden gehouden, aldus Vertom. Deze bemanningsleden volgen ook steeds een duidelijke communicatielijnen om mogelijke verwarring te voorkomen.

Daarnaast heeft Vertom al zijn schepen met luikenwagens aan boord uitgerust met zogenaamde 'motion stop buttons'. Dit zijn stopschakelaars die door een veer ('voelspriet') worden geactiveerd. Zodra de veer een persoon of voorwerp raakt die zich op of nabij de rails bevindt, stopt de luikenwagen automatisch. Hoewel het systeem niet alle gevaarlijke situaties dekt, meent Vertom dat dit systeem, in

¹ Binnen het CAV werken sectorpartijen en het scholenveld samen aan het verbeteren van de veiligheid tijdens het werken aan boord.

combinatie met de licht- en geluidssignalen van de luikenwagen, een nuttige bijdrage levert aan het voorkomen van ongevallen met de luikenwagen.

Conclusie over opvolging

Over de opvolging van aanbeveling 1 heeft Vertom zich in de brief niet expliciet uitgelaten. In het aangepaste *Safety Management Manual*, dat door Vertom aan de Onderzoeksraad is overgelegd, is het uitgangspunt dat niemand de rails van de luikenwagen passeert als deze in gebruik is, niet opgenomen. Hieruit leidt de Onderzoeksraad af dat de aanbeveling niet is overgenomen. Wel heeft Vertom in het *Safety Management Manual* de procedure rondom het werken met de luikenwagens aangepast en de schepen met luikenwagens uitgerust met zogenaamde *stop motion buttons*. Dit zijn stappen die bijdragen aan een veiligere werkomgeving, maar de geconstateerde gevaren niet volledig wegnemen. Om die reden is het van belang dat Vertom aandacht blijft besteden aan de gevaren van het werken met luikenwagens. Daarbij zou het aanbevolen uitgangspunt leidend moeten zijn.

Aanbeveling 2

Aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en Vertom shipmanagement b.v.

Breng het risico van beknelling tussen luikenwagens en schip verder onder de aandacht bij de bemanningen en reders. Benoem de noodzaak van het maken van duidelijke afspraken over het gelijktijdig uitvoeren van verschillende werkzaamheden in de gevarenzone. Maak hierbij ook gebruik van ervaringen van reders in het omschrijven van de gevarenzone rondom de luikenwagens en het werken daarin.

Reactie Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

Zie de reactie bij aanbeveling 1. In aanvulling daarop laat de KVNR weten dat in de tweede helft van november 2021 door de KVNR, de Sectorraad Visserij en de Vereniging van Waterbouw een bewustwordingscampagne is gelanceerd voor veilig werken aan boord. De campagne 'Veilig Werken op Zee' is gericht op de koopvaardijvloot, de kottervloot en de waterbouvvloot. Voor de koopvaardij is de omgang met de luikenwagen een speerpunt van de campagne. De aanbevelingen van de Onderzoeksraad zullen na verdere uitwerking worden toegevoegd aan deze campagne, aldus de KVNR.

Conclusie over opvolging

De KVNR heeft verschillende acties ondernomen om het risico van beknelling tussen luikenwagens en schip verder onder de aandacht te brengen bij de bemanningen en reders. De aanbeveling wordt hiermee opgevolgd.

Reactie Vertom shipmanagement b.v.

Vertom shipmanagement b.v. heeft zich naast zijn algemene reactie (zie onder aanbeveling 1), niet expliciet uitgelaten over de opvolging van aanbeveling 2. Uit de reactie van de KVNR (zie onder aanbeveling 1) blijkt echter dat Vertom zal deelnemen aan gesprekken met de reders binnen de Commissie Veiligheid en Milieu van de KNVR om ervaringen met luikenwagens op schepen te delen.

Conclusie over opvolging

Vertom shipmanagement b.v. heeft de aanbeveling opgevolgd.

Aanbeveling 3

Aan de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en Vertom shipmanagement b.v.

Maak daarnaast duidelijke afspraken over wat de gevarenzone is en welke werkzaamheden essentieel zijn om tijdens het rijden en het werken met de luikenwagens in de gevarenzone uit te voeren.

Reactie Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

Zie de reactie op aanbeveling 1. De KVNR zal hierover in gesprek gaan met reders en de uitkomsten daarvan uitwerken voor toepassing in de praktijk.

Conclusie over opvolging

Door onder meer in gesprek te gaan met de reders brengt de KVNR het rapport en daarmee de gevaren van het werken met luikenwagens breed onder de aandacht. Daarnaast zullen zij in samenwerking met andere partijen adviezen uitbrengen voor de praktijk. De aanbeveling wordt daarmee opgevolgd.

Reactie Vertom shipmanagement b.v.

Vertom heeft zich naast zijn algemene reactie (zie onder aanbeveling 1), niet expliciet uitgelaten over de opvolging van aanbeveling 3.

Conclusie over opvolging

Hoewel in het *Safety Management Manual* een hoofdstuk is gewijd aan het werken met luikenwagens zijn daarin geen afspraken opgenomen over welke werkzaamheden essentieel zijn om tijdens het rijden en het werken met de luikenwagen in de gevaren uit te voeren. Aangezien de werkzaamheden en de gevarenzone per schip en zelfs per lading verschillen, is het van belang om deze te bespreken tijdens een *pre-operations* of *toolbox meeting*. Afspraken hierover dienen in het *Safety Management Manual* opgenomen te worden. De aanbeveling is niet afdoende opgevolgd.

Aanbeveling 4

Aan de Netherlands Maritime Technology en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders:

Onderzoek gezamenlijk de mogelijkheden om in het ontwerp van schepen en luikenwagens het risico op bekneling weg te nemen of te verminderen. Kijk daarbij expliciet naar:

- De mogelijkheden op het gebied van scheepsontwerp, zowel het ontwerp van nieuwe schepen als technische aanpassingen op schepen in gebruik;
- De mogelijkheden om iedereen aanwezig op het schip duidelijk te maken wanneer de luikenwagen in gebruik is en dit een direct gevaar vormt voor iemand eigen veiligheid.

Reactie Netherlands Maritime Technology (NMT)

Het NMT schrijft dat de risico's die zich voordoen bij het werken met luikenwagens groot zijn en niet volledig weggenomen kunnen worden, maar dat het veiligheidsniveau wel kan worden verhoogd door het nemen van maatregelen om de effectiviteit van procedures te verhogen en technische aanpassingen door te voeren. Nu de aanbeveling ziet op scheepsontwerp en technische maatregelen, acht het NMT het van belang om over de invulling van de aanbeveling verder in gesprek te gaan met reders, scheepsontwerpers en leveranciers van luikenwagens. Het NMT zal hiertoe in samenwerking met de KNVR initiatief nemen en zorgdragen voor technische adviezen. De aanbevelingen van de Onderzoeksraad worden breed onder de aandacht gebracht bij belanghebbende binnen de branche, aldus NMT.

Het NMT heeft samen met de KNVR, een scheepsbouwer en een ontwerper van luikenwagens een eerste verkenning gedaan van mogelijkheden op het gebied van ontwerp, signalering en protocol om de veiligheid van nieuwe en bestaande luikenwagens te verbeteren. Op basis hiervan is een conceptlijst met technische adviezen voor nieuwe en bestaande schepen opgesteld. Deze technische adviezen zullen worden besproken met de reders, scheepsontwerpers en producenten van luikenwagens en aan de hand van deze gesprekken mogelijk worden aangepast.

Tot slot merkt het NMT op dat het wenselijk kan zijn om op basis van voornoemde adviezen in IMO-verband² aanpassing van de regelgeving te ontwikkelen en implementeren. Dit wordt beoordeeld nadat de uitkomsten van de verdere besprekingen met de genoemde partijen bekend zijn.

Reactie Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders

De KVNVR heeft samen met NMT, een scheepsbouwer en een ontwerper van luikenwagens besproken welke mogelijkheden er zijn op het gebied van ontwerp, signalering en protocol om de veiligheid van nieuwe en bestaande luikenwagens te verbeteren. De conceptlijst met adviezen die daarbij is opgesteld,

² IMO staat voor International Maritime Organization. De IMO is het gespecialiseerde agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de veiligheid en beveiliging van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee en de atmosfeer door schepen. Het werk van de IMO ondersteunt de VN-doelstellingen voor duurzame ontwikkeling.

zal volgens de KVNR worden besproken met de reders, scheepsontwerpers en producenten van luikenwagens en aan de hand van deze gesprekken mogelijk worden aangepast.

Net als het NMT merkt de KVNR op dat het wenselijk kan zijn om eventueel aanpassingen van de regelgeving in IMO-verband te ontwikkelen en implementeren.

Conclusie over opvolging

De Onderzoeksraad acht de aanbeveling afdoende opgevolgd. Het NMT heeft samen met de KNVR het initiatief genomen in het opstellen van technische adviezen en gaat daarover verder in gesprek met belanghebbende partijen. Het NMT en de KNVR zullen op termijn beoordelen of het wenselijk is om in IMO-verband aanpassing van de regelgeving te ontwikkelen en te implementeren, met het doel om wereldwijd eenzelfde veiligheidsniveau te kunnen waarborgen bij het werken met luikenwagens. De Onderzoeksraad moedigt het NMT en de KNVR aan om de problematiek rondom luikenwagens en hun adviezen daaromtrent op IMO-niveau onder de aandacht te brengen.