

Symposium

International Contracting 2 - Contractvormen en Systemarchitectuur

VERSLAG



20 september 2019



14:30 uur - 18:30 uur

Keynote speakers



Prof. dr. ir. John Stoop, KIVI-RBT

John Stoop is bestuurslid van de Afdeling RBT van het KIVI. Hij is gespecialiseerd in de veiligheid van transport, in het bijzonder in de lucht- en ruimtevaart.



Mr. ing. John van der Puil, KIVI-RBT

John van der Puil is bestuurslid van de Afdeling RBT van het KIVI, lid van de Programma Commissie, onderzoeker bij de ARGR, de Association for Risk Governance Research en lid van de Vereniging Inkoop en Risicomanagement.

Aandachtspunten:

- Welke contractvorm te kiezen bij aanbesteden van een complex internationaal project? Contractvormen bepalen waar risico's komen te liggen, bij opdrachtgever of bij opdrachtnemer
- D&C of DCFM - 25 jaar onderhoud. Wie had dat voorzien?

- Complexe technische projecten als systemen geven inzicht in risicoverdelingen
- Fatale systeemfouten in verkeerde systeemarchitectuur
- Het gaat niet om winstmaximalisatie. Het gaat om versterken van het weerstandsvermogen. Dat bereik je door te investeren in risicobeheer.

Presentaties

Mr. ing. John van der Puil
Introductie Contractvormen voor complexe technische projecten
Via fatale contracten naar Parlementaire Enquêtes

Prof. dr. ir. John Stoop
De kern van de systeemtheorie
Systeemtheorie en de praktijk van risicomangement
Fatale fouten in verkeerde systeemarchitectuur
Voorbeelden uit de praktijk

John van der Puil
Project E181 van de Europese Commissie:
Case 1. The Wallonian Government
Case 2. BTH - Fralux Ensemble

John van der Puil
Case 3. The rubber feeling, het bindmiddel
Case 4. Potain Flat Top Crane Unwilling Service provider

Contractvormen

DBFM

Hoe zit dat nu? Is Prorail voor vijftientig jaar gebonden aan een contract dat ze zelf niet heeft uitgezocht en afgesloten? De aanleg van de HSL was een van de eerste grote complexe opdrachten die met een DBFM-contract in opdracht werd gegeven. Het was destijds een zeer verstandige vondst om PPS-financiering voor iedereen aantrekkelijk te maken?

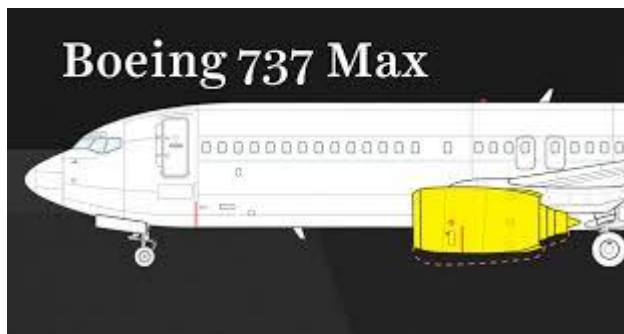


Bij het Zuidasproject lopen de zaken niet zo voorspoedig als gewenst. Men heeft geleerd. Niet een DBFM contract, maar gewoon ouderwets D&C, of naar Nederlandse terminologie een geïntegreerd contact. Hoe kan het dan dat het voordat er van start wordt gegaan al € 100 miljoen budgetoverschrijding is? Ligt het aan de contractvorm?



Boeing wist al een jaar voordat de crash in Indonesië plaatsvond van problemen met 737MAX. Boeing geeft op zondag 6 mei in een verklaring de vergissing met een specifiek alarmsysteem toe. Echter, de fabrikant houdt vol dat de toestellen veilig waren om mee te vliegen. Toch stortten twee toestellen neer met op eerste indruk het zelfde euvel als oorzaak. Bestond er nu wel of geen risico in de vorm van onzekerheid over de

effecten van de toegegeven “vergissing”?



Hoe zit dat nu precies?

Hoe zijn de relaties tussen toezichthouder en fabrikant geregeld?

Welke systeemelementen zijn in de USA in de bestuurlijke organisatie van de luchtvaart te onderscheiden? Hoe verhouden die zich onderling?

Valt daaruit aansprakelijkheid te onderscheiden?

Syllabi en cases

De diverse contractvormen zijn beschreven in de syllabus Bijzondere Risico's van International Contracting, die voor het voorgaande De aanvullende syllabus is Systemarchitectuur en systeembeheer

De Programma Commissie van RBT inventariseert de kennis van de leden. Zij wil kennis delen, wil relaties met andere gremia en experts aanhalen om daar aanwezige kennis, opvattingen en inzichten te kennen en uit te wisselen.

Het werk van de Programma Commissie is niet alleen interessant voor de leden van het KIVI, maar ook voor de 270.000 Nederlandse ingenieurs die nog geen lid zijn van KIVI.

Rotterdam / Den Haag, 20 september 2019

JP