

Onderzoeksraad voor Veiligheid

Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Stuknummer OVV: 13000290		DE ONDERZOEKRAAD VOOR VEILIGHEID
Dossiercode:		
Registratie- datum:	18 MRT 2013	
In behandeling bij:		
Naam:	Afdoening:	

Betreft: rapport d.d. 13 maart 'Aanvaring en kapseizen sleepboot Fairplay op de Nieuwe Waterweg te Hoek van Holland, 11 november 2010'

Hoek van Holland, 12 maart 2013

Geachte

Bijgaand ontvangt u een afschrift van de brief die wij heden aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben gestuurd betreffende de aanbevelingen aan Stena Line BV zoals aangegeven in bovengenoemd rapport.

Er van uitgaande u hiermede voldoende te hebben ingelicht, verblijven wij.

Met vriendelijke groet,
Stena Line BV



W. de Lange
Algemeen Directeur

Stena Line BV

Postbus 2
3150 AA Hoek van Holland
Nederland
Kantooradres: Stationsweg 10

Telefoon: 0174 - 389333
Telefax: 0174 - 389309
E-mail: info.nl@stenaline.com
Internet: www.stenaline.nl

K.v.K.-nr.: 24072680
BTW-nr.: NL008285111B01
RBS rek.: 50.17.22.122
IBAN: NL77RBOS0501722122
Swift/BIC: RBOSNL2A

De Minister van Infrastructuur en Milieu

T.a.v. .

Postbus 20301

2500 EH Den Haag

Betreft: Rapport d.d. 13 maart 2012 'Aanvaring en kapseizen sleepboot Fairplay 22 op de Nieuwe Waterweg te Hoek van Holland, 11 november 2010'

Hoek van Holland, 12 maart 2013

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Naar aanleiding van de aanbevelingen aan Stena Line BV, zoals aangegeven in bovengenoemd rapport wil ik u hierbij graag als volgt informeren.

1. Het gebruik van sleepboten is aan boord vastgelegd in een Risk Assessment en opgenomen in het SMS (Safety Management System).

Voor het borgen van de competentie van de kapiteins die in Hoek van Holland gebruik maken van sleepboot assistentie is hiervoor, in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam, een training opgezet (zie bijgesloten brief van het Havenbedrijf Rotterdam d.d. 30 januari 2012).

Alle gezagvoerders van Stena Line BV, die op Hoek van Holland varen, hebben inmiddels zowel de afgesproken aangepaste sleepboot simulatietrainingen gevolgd als wel een beoordelingsreis met loods en sleepboot gemaakt bij een windsnelheid van meer dan 17,2 m/s. Hiermee hebben wij volledig voldaan aan de voorwaarden en wensen zoals vermeld in de bovengenoemde brief van het Havenbedrijf Rotterdam. De aanbevolen meevaarreizen van onze kapiteins met een sleepboot zullen in de komende maanden worden ingepland.

2. Met de sleepbootrederij (op dit moment Smit Havensleepdiensten) zijn de sleepbootassistentie en de veiligheidscriteria besproken en dit is vastgelegd in een gespreksverslag d.d. 4 februari 2013 (zie bijgesloten kopie).

Stena Line BV

Postbus 2
3150 AA Hoek van Holland
Nederland
Kantooradres: Stationsweg 10

Telefoon: 0174 - 389333
Telefax: 0174 - 389309
E-mail: info.nl@stenaline.com
Internet: www.stenaline.nl

K.v.K.-nr.: 24072680
BTW-nr.: NL008285111B01
RBS rek.: 50.17.22.122
IBAN: NL77RBS0501722122
Swift/BIC: RBSNL2A



Vertrouwende u hiermee naar behoren te hebben geïnformeerd, verblijven wij.

Hoogachtend,
Stena Line BV

W. de Lange
Algemeen Directeur

afschrift: - Minister van Veiligheid en Justitie
- Onderzoeksraad voor Veiligheid



30 JAN 2012

Stena Line B.V.
De heer B. de Brouwer
Postbus 2
3150 AA HOEK VAN HOLLAND

Datum
Ons kenmerk 887693
Aantal bijlagen --
Contactpersoon mr. Z.P.J. Bruins Slot
Telefoon +31 (0)10 252 1612
E-mail ZPJ.Bruins.Slot@portofrotterdam.com
Kopie aan Voorzitter Loodswezen Rotterdam-Rijnmond

Onderwerp PEC-houders Stena, locatie Hoek van Holland

Geachte heer Brouwer,

Op 20 januari jl. hebben wij gesproken over het opleggen van een windrestrictie aan de PEC-houders van Stena, locatie Hoek van Holland. Hierbij doe ik u een samenvatting toekomen van dit gesprek.

Naar aanleiding van het incident tussen de Stena Britannica en de Fairplay 22 heeft de Onderzoeksraad voor de veiligheid een conceptrapport uitgebracht. Dit conceptrapport was voor mij aanleiding om de verleende PEC's voor de locatie Stena Hoek van Holland nader te bestuderen. Deze nadere bestudering leerde mij dat – in tegenstelling tot wat in het verleden is afgesproken – niet alle PEC-houders van Stena locatie Hoek van Holland een sleepbootsimulatietraining hebben gevolgd. Dit is niet conform de gemaakte afspraken.

Hoewel de ligplaats van Stena aan de Nieuwe Waterweg te Hoek van Holland een bijzondere is, in die zin dat het daar afmeren relatief eenvoudig is, ben ik van mening dat de PEC-houders die daar afmeren, wel over een training met het gebruik van sleepboten dienen te beschikken. Gelet daarop zal ik per 1 maart 2012 alle PEC-houders van Stena Hoek van Holland een windrestrictie van 17,2 m/s opleggen.

Om deze windrestrictie te schrappen dienen de PEC-houders een sleepbootsimulatietraining te volgen. Echter, gelet op de specifieke ligplaats ben ik van mening dat in dit geval voor de PEC-houders kan worden volstaan met aangepaste sleepbootsimulatietrainingen ter verkrijging van het sleepbootcoördinatiecertificaat.

Bij de te volgen training heb ik een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de PEC-houders die geen training hebben gevolgd en anderzijds de PEC-houders die in het verleden wel een sleepbootsimulatietraining hebben gevolgd.

1 Jan 2012

Datum

Ons kenmerk 887693

Een PEC-houder van Stena die geen simulatorsessie heeft gevolgd, wordt de mogelijkheid geboden om zijn windbeperking op te heffen door een aangepaste sleepbootsimulatietraining te volgen. Deze training bestaat uit twee delen. Het eerste deel bestaat uit één dagdeel waarbij de theorie van het gebruik van een sleepboot wordt behandeld. Tijdens deze theorieles is ook een sleepbootkapitein aanwezig zijn om vanuit zijn gezichtspunt de PEC-houders te informeren.

Na het volgen van het theoriedeel volgt het tweede deel van de training dat bestaat uit een beoordelingsreis die met loods dient te worden afgelegd met gebruikmaking van een sleepboot bij een windsnelheid van meer dan 17,2 m/s.

Een PEC-houder van Stena die in het verleden een simulatorsessie heeft gevolgd, kan zijn windbeperking voor de locatie Hoek van Holland opheffen door een beoordelingsreis met loods af te leggen met gebruikmaking van een sleepboot bij een windsnelheid van meer dan 17,2 m/s. Tevens beveel ik u ten zeerste aan dat ook deze groep PEC-houders over de theorie van het sleepbootgebruik wordt bijgepraat.

Om het wederzijdse begrip tussen de uw PEC-houders en de sleepbootkapiteins te vergroten, wil ik u daarnaast in overweging geven om uw PEC-houders een vergezelreis met een sleepboot te maken.

Wellicht ten overvloede wil ik u nog wijzen op het volgende. Vanaf 1 maart 2012 beschikken uw PEC-houders locatie Hoek van Holland over een windrestrictie. Indien er op of na 1 maart 2012 een windsnelheid van meer dan 17,2 m/s is (gemeten te Hoek van Holland) geldt derhalve de PEC niet. In deze omstandigheid kan de PEC-houder ervoor kiezen een beoordelingsreis aan te vangen, dan wel een (reguliere) loods aan boord te nemen.

Het opleggen van de windrestrictie heeft tevens tot gevolg dat de PEC-certificaten moeten worden aangepast. De heer Margadant van mijn Divisie zal hierover binnenkort contact opnemen met de bij hem bekende persoon binnen Stena Line B.V.

Met vriendelijke groet,

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to R.J. de Vries.

R.J. de Vries
Havenmeester van Rotterdam,
Rijkshavenmeester Rotterdam – Rijnmond

Meeting between Smit Tugs and Stena Line B.V. to discuss how to improve safe practices when working with tugs

Date: 4th February 2013
Location: Stena Line Hoek van Holland

Present:	Bob Brouwer	Technical Operations Manager, Stena Line
	Peter Jacobs	Superintendent
	Matthew Holmes	Senior Master, Stena Britannica (note taker)
	Bert van Vliet	Master, Stena Hollandica
	Laas van der Zee	Master, Stena Hollandica, Transit, Transporter
	Kees Joore	Master, Stena Transit
	Jan Nooteboom	Captain, Smit Tugs
	Andre van der Kaaij	Operations Manager, Smit Tugs

Meeting opened: 1030

The purpose of the meeting was to agree a proper procedure when using Smit tugs in Hoek van Holland. The Smit Tug concept procedure was used as a template for the discussion:

Ordering tugs

To be sure of getting a tug, order the tug at least 2 hours before required. You can telephone Smit directly on 0031 (0)10 454 9106. Always confirm requirement for a tug by VHF with the VTS (Maas Approach).

There was some discussion as to whether it is worth ordering a tug more than 2 hours before. Smit said that the tugs are always in high demand when it is windy and ordering tugs more than 2 hours before arrival had no added benefit. But Smit confirmed that they are committed to providing a tug(s) to Stena provided it is ordered at least 2 hours before.

Check availability

Always check by VHF that the tug is available and waiting for you in the river (e.g. at the low light).

Communications

Choose a working channel, normally VHF Ch 6 or 8

If communications fail have a back-up. Ship's whistle:

- (i) at least 5 short and one long blast means "wake-up".
- (ii) one long, one short, one long blast on the whistle means "stop what-ever you are doing".

Making the tug fast

Smit recommended near the Signal Station, but the Stena Line Masters preferred sooner, between the Low Light and Signal station.

Passing the heaving line

Speed through the water for the bow tug should not be more than 6 kts. Actual speed should always be agreed BEFORE the tug makes the approach. It is generally recommended that the tug make a bow to bow approach, although final decision is always for the tug Captain. The slower the speed of both vessels the lower the risk. Do not throw more than one heaving line. i.e. if the line misses and is trailing in the water, recover the line before having a second attempt. The tug will not approach the vessel if there is a line in the water. Of course it is good practice to have a second heaving line as a spare.

Aft Tug

Generally advised to make the aft tug fast first, this can then be used for braking then make fwd tug fast. As a rule, the aft tug is normally the more powerful tug, but this may not always

be so. You can discuss your requirements with the tugs but they decide between themselves which tug goes where.

Agree speed through the water for making the aft tug fast, this may be above 6 kts.

If only using one tug aft, speed may be increased a little once it is made fast, again – communicate with tug to make agreement on a suitable speed. Always inform the aft tug when making a reduction in speed and when putting the engines astern or making a large course alteration.

Fwd tug

Passing the heaving line, throw a monkey fist or equivalent safe messenger line from the lee bow of own vessel, this would normally be the port bow. This is the preferred method for the tug captain, always confirm before-hand which side he wants to take the line. Once he has received the heaving line, walk the line to the stbd bow and pull in the messenger line, heave the tug line aboard and make fast. If using the quick release hook (Britannica/Hollandica stbd bow) ask the tug to put a little weight on the line. This will confirm that the hook is set correctly. Once the line fast maintain a speed of no more than 6 kts. Always inform the fwd tug of any course change prior to making them.

Tug power/manoeuvrability

If you have a particular manoeuvre in mind or are in doubt as to the tugs power or type, just ask. They are more than happy to answer any query you may have.

At the end of a manoeuvre, if you have further queries and wish to discuss in private then telephone the Smit tug operations centre on 0031 (0)10 454 9106 and ask to be put through direct to the specified tug, you can then discuss in private without having to use the VHF.

Commands

Most commands are used. E.g. when approaching the Hoek you may use the following "pull to port" but if you do not get the desired effect try "pull to the north".

Alternatively if you have instructed "pull to stbd" and you are not getting what you require try "pull to the south".

If in doubt always ASK

Sound signals rarely used but if all fails the ones mentioned above are worth remembering.

Letting go a tug.

Before leaving the berth discuss the letting-go procedure with the tug.

Letting go the fwd tug -

- (i) This can be let go when head to wind either on load or off load – ALWAYS agree with tug which method you will use BEFOREHAND.
- (ii) Complete swing and head down river underway, generally a tug likes some speed so that it does not risk getting the line in its propeller – again, always agree a speed and whether it will be on load or off load release.

Letting go the aft Tug

- (i) This can be as above but only off load release is possible for Britannica and Hollandica. It is vital to inform the tug when you plan to start releasing the line, the line MUST BE LOWERED to the tug in a controlled way to avoid any risk of the line fouling the tug's propellers.

Tripping onboard Smit Tugs

Smit asked whether it would be worthwhile the Stena Line Master's doing a trip aboard a Smit Tug to appreciate the view from the "other side". All agreed that this was a worthwhile idea. Trips will be proposed by the individual Masters via Andre van der Kaaij.

The Superferry Master's then went aboard and showed the Smit representatives the mooring decks and wheelhouse. Lunch was taken aboard Hollandica and meeting was closed at around 1300hrs