

Geachte Heer / Mevrouw,

Allereerst onze excuses voor de late reactie op uw schrijven en het laten verstrijken van de wettelijke termijn. Door interne reorganisatie en het verplaatsen van verantwoordelijkheden is het geven van een degelijke en tijdige reactie nagelaten, wat ongepast is in een zaak van deze importantie.

In navolging op de aanbeveling vanuit de onderzoeksraad in zake het dodelijk ongeval op de Flinter Aland. Hebben wij de volgende stappen genomen;

-de technische zaken die genoemd zijn in de aanbeveling hebben wij ter kennisgeving aangenomen. Ons inziens ligt de rootcause van dit ongeval niet bij een technisch falen maar bij een incorrecte inschatting van het gevaar; zowel bij de kapitein, stuurman als de betrokken AB. De communicatie liep niet goed, maar hieraan lag onervarenheid ten grondslag en niet de werking van de gebruikte communicatie apparatuur. De tros brak als zwakste schakel van het geheel; de houdkracht van de winch is sterk afhankelijk van de bandrem, de conditie van de bandrem en de winch en diegene die hem bedient; er kan geen inschatting gemaakt worden hoe strak een bandrem aan gezet moet worden om de tros te laten slippen als het schip afgestopt moet worden.

-er is een risico inventarisatie gedaan inzake de gevaren bij af- en ontmeren en deze inventarisatie is aan de gehele vloot kenbaar gemaakt. Hierbij is het advies uitgegaan per situatie opnieuw de risico in te schatten ten einde de wisselende omstandigheden en de gevaren die daarmee gepaard gaan opnieuw te inventariseren. De basis-analyse is in ons fleetmanual opgenomen.

-ten einde de bemanningen bekend te maken met de bovenstaande inventarisaties, maar ook om ze het principe van risico inventarisaties bij te brengen, is dit thema opgepakt door onze fleettrainers. De fleettrainers zijn kapiteins van onze vloot die op ieder schip een trainings programma afwerken met de bemanning. De kapitein van de Flinter Aland is als een van deze fleettrainers aangesteld om zo de gevaren beter inzichtelijk te maken aan boord en meer draagvlak te creëren. Een zeer confronterende maar goed werkende aanpak.

-op de schepen zijn, op aangeven van de fleettrainers, de snap-back zones aangegeven. Bijgaand enkele foto's van de Flinter Aland. Echter we hebben de bemanningen hierbij er op gewezen dat de variabelen bij af – en ontmeren groot zijn en men zich moet realiseren dat een brekende tros zich niet tot een snap-back zone hoeft te beperken. Het bijbrengen van veiligheids bewustzijn is in onze opinie het speerpunt waarop getraind moet worden.

-ten einde bovengenoemd bewustwording te bewerkstelligen hebben we eind 2013 een reclameburo in de arm genomen. Zij hebben een campagne opgezet die onze zeevarenden moet motiveren bewuster met risico's om te gaan. De resultaten van deze campagne zijn bemoedigend te noemen, we zien een dalende trend in vastgestelde defecten op veiligheidsgebied tijdens interne en externe inspecties.

-om het werk van de fleettrainers breder te verspreiden zijn we begonnen met een e-learning module. Deze module zou de presentaties die de fleettrainers overdragen aan de bemanning, aan alle zeevarenden op onze vloot interactief aanbieden. Daarmee vergroten we de reikwijdte. Een van de trainingsmodules betreft de risico's van af- en aanmeren.

Graag wil ik u ook nog even wijzen op de toegevoegde bestanden met betrekking tot de aanbevelingen.

Wij horen dan ook graag een bevestiging van u voor goede ontvangst en goedkeuring van de genomen stappen.

Hopende u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gaby A.H. Steentjes, Fleet Director / Ronald Ringma, Auditor Compliance

Flinter Management B.V.

Krakau 3 (Vaanpark 3), 2993 LV Barendrecht, The Netherlands
Tel. +31 (0)10 292 1777, Fax +31 (0)10 292 1772
Mobile +31 (0)6 2491 8670
Email: td@flinter.nl Website: www.flinter.nl

Flinter. No boundaries