

REACTIES OP HET CONCEPT RAPPORT 'NOODSITUATIE NA SCHUIVENDE LADING - LESSEN UIT HET VOORVAL MET DE EEMSLIFT HENDRIKA'

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	Eigenaar/reder	6	Afbakening.	Er wordt compleet voorbij gegaan aan de beladingstoestand van het schip met de deklading/verwachte weersomstandigheden en de daar bij te maken keuzes van deviatie in de route voor de veiligheid. Zonder de zware deklading was het schip niet in gevaar van kapseizen, was er alleen schade geweest, schip naar binnen gegaan en er nooit iemand iets van gehoord.	Deels	<p>Het is mogelijk dat bij minder slechte weersomstandigheden of bij een route binnendoor de lading niet was gaan schuiven. Omdat dit wel gebeurd is en één van de factoren was die leidde tot het ontstaan van het voorval, is er in de afbakening voor gekozen om ook naar dit aspect te kijken. Daarbij is vastgesteld dat er in het proces van vervoeren van stuklading met een gewicht van minder dan 100 ton leerpunten zijn.</p> <p>De afbakening van het rapport richt zich op zowel de omstandigheden waar het schip zich in bevond als het losraken van het sjorsysteem van de roerpropellers. Beide factoren hebben een rol gespeeld in het ontstaan van het voorval. Om recht te doen aan de nijpende situatie waarin de bemanning zich bevond is de opzet van het rapport aangepast, zowel in toon als in volgorde van de hoofdstukken. Om weg te blijven van het opleggen van blaam, wordt tijdens het onderzoek gekeken naar de feiten.</p> <p>De tekst onder het kopje afbakening is aangepast naar: 'Wat het meest opvalt aan dit voorval is het feit dat het schip zich met een dergelijke deklading in een noordwester storm voor de Noorse kust bevond. Dit gegeven hoeft nog niet te betekenen dat een schip in de problemen raakt. De noodsituatie ontstond doordat de lading roerpropellers in het ruim was gaan schuiven en een aantal tanks lek sloeg. Om te kunnen bepalen hoe het kwam dat het schip zich in die omstandigheden bevond en in welke mate de manier van sjoeren heeft bijgedragen aan het ontstaan van het voorval, richt het onderzoek zich op de voorspelde en de daadwerkelijke weersomstandigheden, en op het proces van het vervoeren van de lading roerpropellers.</p>
2	Eigenaar/reder	10	.	De aflokapitein achtte dit niet nodig, het ruim lag open en hij vond het zo wel goed genoeg te zien. Dat de kapitein vervolgens volledig vertrouwd op de lashings is opmerkelijk. De kapitein heeft bij overdracht getekend voor overname van het schip en heeft het schip dus zeewaardig geacht.	Deels	<p>Tekst aangepast naar: 'Onderdeel van deze overdracht was een ronde over het schip waarbij de lading aan dek bekeken werd, maar het ruim werd overgeslagen. De aflokapitein vertrouwd erop dat de lading in het ruim voldoende gesjord was.</p> <p>De overwegingen van de kapitein om niet in het ruim te gaan zijn bij de Onderzoeksraad niet bekend geworden.</p>
3	Eigenaar/reder	10 en 11	De weersvoorspelling.	Er wordt gesuggereerd dat de weersverwachting beter was. Het weerbericht was ronduit slecht voor het gebied waar het schip in de nacht van 4 op 5 april zou zijn. De kapitein zei 3 april al tegen de agent dat er windkracht 8 werd voorspeld en het weer verslechterde en was dus zeker op de hoogte. In de analyses ga ik verder in op de weersomstandigheden.	Deels	De weersvoorspellingen en de daadwerkelijke weersomstandigheden zijn door de Onderzoeksraad nogmaals bekeken. De tekst in het rapport is op meerdere plaatsen aangeschept.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
4	Eigenaar/reder	12	Het was zichtbaar dat er een gat in de ballasttank aan bakboord was geslagen.	Dit was de antiheelingtank aan BB. De antiheeling was vol en daar zit veel meer water in dan een ballasttank.	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst: 'In het ruim constateerden de aflos-eerste stuurman en de cargosuperintendent een grote hoeveelheid water en bleken de voorste drie roerpropellers losgeraakt. Eén van die drie roerpropellers kwam als eerste los en zorgde voor een domino-effect waardoor de andere twee roerpropellers ook losraakten. Het schip lag eerst over stuurboord en slingerde toen terug naar bakboord. Het was zichtbaar dat ze een gat in de anti-heeling tank aan bakboord hadden geslagen en dat het ballastwater het ruim in liep. Deze tank was vol en bevatte 355.2 m3 ballastwater waardoor het ruim snel volliep.
5	Eigenaar/reder	16	De kapitein die in Rotterdam afgelost werd, voer sinds een aantal jaar bij Amasus. Eerst in de functie van tweede stuurman, vervolgens als eerste stuurman.	De kapitein kwam als ervaren eerste stuurman van een Wagenborg MPP kranenschip en heeft niet als tweede stuurman bij Amasus gevaren, maar is gelijk verder gegaan na een aantal jaren als eerste stuurman voordat hij kapitein werd,	Ja	Correctie oorspronkelijke tekst: 'De kapitein die in Rotterdam afgelost werd, voer sinds een aantal jaar bij Amasus. Eerst in de functie van eerste stuurman en vervolgens als kapitein. Tijdens de reis van de Middellandse Zee naar Noord-Europa voer hij zijn eerste rotatie als kapitein. Hij had ook vaker voor de kust van Noorwegen gevaren.
6	Eigenaar/reder	22	Figuur 9 is niet correct.	De CoG in fig 9 is niet correct. Deze CoG is in verticale positie, correct voor het monteren van de thruster onder een vaartuig, niet om te hijsen. Bij het hijsen aan het single lifting point is er een CoG die meer naar de midden ligt. Deze is vastgesteld hangend in de kraan, de tunnel komt horizontaal bij het hijsen aan de single lifting point.	Deels	Aanvullende tekst: 'Het zwaartepunt zoals ingetekend in de tekening van de roerpropellers is een theoretisch zwaartepunt. In de praktijk kan het zwaartepunt afwijken door bijvoorbeeld verplaatsing van de olie in de tandwielkast. De bemanning bepaalde het zwaartepunt meestal op het moment dat de lading in de kraan hing. Zo werd door de aflos-eerste stuurman en kapitein ook het zwaartepunt van de roerpropellers bepaald. Bij het hijsen van de roerpropeller aan het hijssoog, kwam de roerpropeller zo goed als rechtstandig omhoog. Hieruit leidde de aflos-eerste stuurman af dat het zwaartepunt van de roerpropellers zich in het midden bevond.
7	Eigenaar/reder	24	Omdat de versnellingen op een schip in langsscheepse richting kleiner zijn dan de versnellingen in dwarsscheepse richting.	Door de relatief hoge snelheid voor dit formaat schip is slamming een groter gevaar dan dwarsscheepse versnellingen. Voor het nagenoeg verwaarloosbare tippingmoment met de juiste CoG maakt het dus veel minder uit hoe ze gepositioneerd staan dan wordt voorgesteld. In de IMO CSS Code worden theoretische formules en algoritmes gebruikt die niet elke situatie op zee kunnen dekken. Zie onderstaande commentaren op deze calculaties. As per IMO CSS Code, the following cautions should be observed: <ul style="list-style-type: none"> In the case of marked roll resonance with amplitudes above $\pm 30^\circ$, the given figures of transverse accelerations may be exceeded. Effective measures should be taken to avoid this condition. In the case of heading into the seas at high speed with marked slamming shocks, the given figures of longitudinal and vertical accelerations may be exceeded. An appropriate reduction of speed should be considered. In the case of running before large stern or quartering seas with a stability which does not amply exceed the accepted minimum requirements, large roll amplitudes must be expected with transverse accelerations greater than the figures given. An appropriate change of heading should be considered. 	Nee	Slamming van een schip kan beïnvloed worden door de snelheid van het schip terug te nemen terwijl rolbewegingen beïnvloed kunnen worden door een koerswijziging of het aanpassen van de stabiliteit. Snelheid terugnemen kan vrij gemakkelijk terwijl een koerswijziging of de stabiliteit aanpassen niet altijd mogelijk is. Met langzamer varen neemt het gevaar van slamming dus af terwijl het gevaar van dwarsscheepse versnellingen niet perse minder wordt bij het behouden van koers en vaart.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
8	Eigenaar/reder	24	... zijn ze ook gemakkelijker symmetrisch te sjoeren.	Dat is bij voldoende sjoerpunten en de mogelijkheid om nog extra D-ringen te lassen dus niet relevant want dan kan er altijd symmetrisch worden gesjord.	Nee	Omdat er in de haven van Palermo geen heetwerk vergunning werd afgegeven, konden er daar geen extra D-ringen gelast worden. Als het schema en de werkzaamheden in de daarop volgende havens die het schip aandeed het toelieten, zou er inderdaad een mogelijkheid zijn geweest extra D-ringen te plaatsen. Door van tevoren D-ringen te plaatsen kunnen afwijkingen van de lading minder gemakkelijk opgevangen worden. Uit de resultaten van dit onderzoek is naar voren gekomen dat de lading niet symmetrisch gesjord was maar dat extra D-ringen niet geplaatst waren om ervoor te zorgen dat dit wel kon.
9	Eigenaar/reder	25 en 26	Uit het rapport van het externe bedrijf bleek eveneens ... klopt de berekening in de basis niet.	Het CoG gebruikt door de stuurman is de juiste, de CoG gebruikt door EVH is voor montage onder een vaartuig. De aangeleverde CoG op tekeningen zijn vaker niet correct en wordt in de praktijk vaak pas bepaald in de kraan. Zie correctie CoG op fig 9. Het tipping moment is dus kleiner dan waar EVH mee rekent. Volgens berekening waren 10 sjoeringen voldoende, er stonden er 14-15 mede omdat niet altijd elke sjoering op de 100% juiste manier mogelijk is wordt er altijd meer gesjord dan theoretisch voldoende is. Dit blijkt ook uit de berekening van EVH dat er een of meerdere sjoeringen mochten breken voordat er niet meer voldoende houdkracht zou zijn. Als een ketting om iets heen moet is er een redelijk risico dat er een schalm niet goed zit en later "weg" springt (schokbelasting) en de ketting los komt. Om dit te voorkomen werd er een korte polyester strop van 1.5 meter omheen gelegd met een hogere breeksterkte dan de ketting. Een polyester strop met een rek van max 1% van deze lengte heeft nagenoeg geen rek en ja het is ander materiaal maar door de korte lengte te verwaarlozen. Anders is dat inderdaad bij nylon stropen die rekken te veel om als onderdeel van een lashing te worden gebruikt.	Nee	Zie inzagereactie punt 6. In theorie zouden de roerpropellers met tien sjoeringen voldoende gesjord moeten zijn om bewegingen in langs- en dwars-scheepse, en verticale richtingen op te vangen. Het onderzoek van EVH surveys bevestigde inderdaad dat er van die 14 sjoeringen één of meerdere mochten breken. Tegelijkertijd is het zo dat wanneer de opzet van het sjorsysteem in de praktijk afwijkt van de theorie, de resultaten van de berekening geen garantie bieden voor de houdkracht in de realiteit. Daarbij komt dat het gegeven dat een strop weinig rek heeft niet wegneemt dat er tussen sjoeringen van verschillende materialen een verschil in elasticiteit blijft bestaan.
10	Eigenaar/reder	28	Tegen de roerpropellers waren geen stoppers aangebracht omdat de kapitein ... was ook een extra reden om geen stoppers te plaatsen.	Standaard stoppers konden niet worden gebruikt op deze thrusters, deze zouden dan door de fabrikant gemaakt moeten worden in de juiste pasvorm. Dit was bekend bij de kapitein en de stuurman.	Deels	In het contract stond aangegeven dat het sjoeren van de lading de verantwoordelijkheid van de vervoerder was. Tijdens het tenderproces is er geen navraag gedaan naar de beschikbaarheid van geschikte stoppers. Daarmee wordt, nog buiten het feit dat er geen heetwerk vergunning in Palermo was, de verantwoordelijkheid volledig bij de bemanning neergelegd om de roerpropellers op een effectieve manier te sjoeren terwijl er vanuit kantoor meer ondersteuning mogelijk is. Tekst aangepast naar: "Tegen de roerpropellers waren geen stoppers aangebracht omdat deze niet meegeleverd waren door de fabrikant. Volgens de rederij zouden voor dit soort lading op maat gemaakte stoppers nodig zijn met een juiste pasvorm. De afdeling chartering vroeg niet bij de cargadoor na of speciale stoppers beschikbaar waren voor de lading roerpropellers waarop de kapitein en de aflos-eerste stuurman overeen kwamen dat het gebruik van alleen sjoeringen voldoende houdkracht bood om schuiven van de lading tegen te gaan. Het feit dat er in de haven van Palermo niet gelast mocht worden was ook een extra reden om geen stoppers te plaatsen.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
11	Eigenaar/reder	29	Het lassen gebeurde tijdens de zeereis naar Palermo. Dit betekende ook dat de D-ringen al geplaatst waren voordat de roerpropellers in het ruim stonden en er dus geen mogelijkheid was het sjorsysteem aan te passen aan de afwijkingen aan de roerpropellers of de opstelling daarvan.	Het aantal D ringen vooraf geplaatst was voldoende en er was nog mogelijkheid om naderhand D-ringen te plaatsen indien nodig. Dit was dus blijkbaar niet nodig. Het was dus wel degelijk aan te passen.	Nee	Zie inzagereactie punt 8.
12	Eigenaar/reder	30	Door de ontstane ruimte vanwege deze verschillen in elasticiteit komen sjorringen spanningsloos en ontstaan schokken in de belasting op de sjorring.	Alle sjorringen zowel aan dek als ruim worden 2 x daags gecontroleerd en indien nodig nagetrokken. Er is gedurende de 3 weken vooraf geen aanleiding geweest om sjorringen te verplaatsen of te vervangen omdat ze slap waren.	Nee	Zie inzagereactie punt 9.
13	Eigenaar/reder	31	Eén van die D-ringen is een twistlock D-ring. Door twee sjorringen op één twistlock D-ring te plaatsen, kan deze uit zijn socket gedraaid worden	Als 2 kettingen op 1 twistlock D-ring in die halve cirkel de zelfde kant op trekken al is dat elk in een ander kwadrant is het technisch onmogelijk dat de twistlock D-ring eruit kan worden getrokken ook al breekt er een sjorring.	Ja	Oorspronkelijke tekst verwijderd.
14	Eigenaar/reder	32	Er was tijdens de noordgaande reis bij het laden van de groene ... Dit resulteerde in een onervarenheid in leidinggevende functies aan boord.	Dit vind ik een zeer denigrerende aanname !! De kapitein had zeer ruime ervaring als 1e stuurman voordat hij kapitein werd en kon deze taak aan anders werd hij geen kapitein bij ons. Ik durf te stellen dat dit rapport niet geschreven had hoeven worden als hij die reis aan boord was geweest omdat de oorzaak NIET ligt aan het wel of niet goed vast zetten van de lading. De supercargo was aan boord bij het laden en dat zou hij ook bij lossen zijn omdat het een zware tandemlift boven de 100ton was en het ongeveer de maximale SWL van de kranen incl hijsmateriaal van 300ton benaderde. De pas begonnen stuurman had ruime ervaring als 2e stuurman met hijs en sjormateriaal en heeft eerst boven de sterkte gevaren om het schip en materiaal te leren kennen voordat hij daadwerkelijk als 1e stuurman ging functioneren. Dus de aanname dat de supercargo j de 1e stuurman begeleide is niet waar. Als hij er niet klaar voor zou zijn geweest had hij bij ons langer als 2e stuurman moeten varen. Wel lagen de 1e stuurman en de afloskapitein binnen een paar uur al met elkaar in de clinch in Rotterdam, dit zal de onderlinge communicatie niet hebben bevorderd.	Ja	Tekst aangepast naar: 'Er was tijdens de noordgaande reis bij het laden van de groene werkboot en op de reis van Bremerhaven naar Kolvereid waar de groene werkboot gelost zou worden, een cargosuperintendent aan boord. Hij was aan boord omdat het laden en lossen van deze groene werkboot door middel van een tandemlift gebeurde van meer dan 100 ton waarbij de hijs de maximale Safe Working Load (SWL) van de kranen en het hijsmateriaal benaderde. Daarnaast was zijn taak het assisteren dan wel ondersteunen van de aflos-eerste stuurman bij het laden en lossen van deze groene werkboot waar nodig omdat de aflos eerste stuurman zijn eerste reis in die functie maakte. Ook de kapitein die aan boord was tijdens het laden van de roerpropellers in Palermo, maakte zijn eerste reis als kapitein. Uit interviews bleek dat, en zoals aangegeven in de inzagereacties, één van de taken van de cargosuperintendent het ondersteunen en assisteren van de aflos-eerste stuurman was. Dat gegeven is in een ander gedeelte van het rapport opgenomen en aangepast op basis van de reacties van de aflos-eerste stuurman. Zie daarvoor inzagereactie punt 47.
15	Eigenaar/reder	32	Er werd specifiek een zuidgaande reis genoemd waarbij een gelijksoortige lading roerpropellers vervoerd werd waarbij ook gebruik werd gemaakt van stoppers om schuifkrachten op te vangen.	Als er een passende variant stopper was meegeleverd door de fabrikant waren die zeker gebruikt, die waren er echter niet. Niet iedere fabrikant maakt op maat gemaakte stoppers.	Deels	Zie inzagereactie punt 10.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
16	Eigenaar/reder	33	Deze voorspelling is van 1 april en geeft een vooruitblik van 96 uur. De opvolgende voorspellingen wijzigde niet significant tijdens de reis.	De voorspellingen van latere datum waren slechter dan van 1 april en er was verschil tussen het GFS en ECMWF model wat behoorlijk negatiever was. Het is sowieso niet verstandig en niet nodig om een weerbericht van 4 dagen eerder te gebruiken, er komen elke dag updates. Zijn de beslissingen genomen op een gedateerd weerbericht? Een depressie kan sneller of langzamer en van pad veranderen wat op de route buitenlangs van cruciaal belang was met windvelden van 60-70 knts wind op minder dan 100 mijl afstand. Voor een storm overlopen waar de deining en het windveld je tegen gaat zitten lukt bijna nooit omdat koers en vaart houden dan meestal niet meer lukt. Er is dan ook op geen enkele manier rekening gehouden met de route in relatie tot de forse en zware deklading en de naderende storm. De aanwezigheid van schepen in de buurt is in deze niet relevant, het type schip en de soort lading bepaalt of je wel of niet op zee kan en wil zijn. Multipurpose schepen met stukgoedlading niet alleen van Amasus lagen overal te wachten of te schuilen onder Noorwegen of binnen in een fjord. De vissersboot in de buurt had opdracht van de kustwacht om in de buurt te blijven en had nadien een flinke factuur van schade in de verblijven. De gelegenheid om in het ruim de lading en sjorringen te bekijken in Rotterdam werd bij de overdracht niet nodig geacht en van bovenaf dek beoordeeld. Een goed opgezet sjorsysteem kan inderdaad dit weer wel doorstaan op papier, maar is zeker niet verstandig en er op vertrouwen zonder het gezien te hebben zeker niet. Het CSS houdt alleen rekening met versnellingen maar niet met slamming, met deze weersomstandigheden is zelfs met minimale vaart slamming haast niet te voorkomen mede omdat het schip niet afgeladen lag. Advies om binnendoor te gaan van meerdere personen is genegeerd. Het excuus van de kapitein dat het papierwerk geeft is niet waar, hij en iedereen die daar vaker komt weet dat het één telefoontje met de agent en/of loods is en het papierwerk is slechts een handtekening. Zondagavond waaide het al 18-20 m/s en nam de deining flink toe en de snelheid behoorlijk af volgens de VDR, toen was er nog steeds de mogelijkheid om naar binnen te gaan. Om middernacht waaide het 30-31 m/s (10-11 bft) volgens de VDR, de kapitein had alleen kort voor dat hij van wacht ging de koers verlegd. Hij kon toen nog steeds naar binnen omdat de zeegang niet was opgebouwd. Er waren geen duidelijke instructies voor de 2e stuurman wat betreft de weersomstandigheden die nacht bij wachtoverdracht. Een heavy lift expert voor zeetransport schrijft hierover onderstaand:	Deels	Het analysehoofdstuk 4.2 De weersomstandigheden, zee condities en bewegingen van het schip, is naar aanleiding van de inzagereactie gedeeltelijk herzien. De onderzoeksraad heeft nogmaals gekeken naar de weersvoorspellingen en daadwerkelijke condities en deze aangepast in het rapport. Daarbij is benadrukt dat het ging om de perceptie van de kapitein over de hoeveelheid administratie in Noorwegen. In het hoofdstuk is ook geconcludeerd dat de aflokapitein met zijn beslissing de marges van veilig varen opzocht en mogelijke, veiligere alternatieven niet benut werden.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
				<ul style="list-style-type: none"> As per IMO CSS Code: The application of the methods described in this annex is supplementary to the principles of good seamanship and shall not replace experience in stowage and securing practice. The methods should: <ol style="list-style-type: none"> provide guidance for the preparation of the Cargo Securing Manual and the examples therein; . assist ship's staff in assessing the securing of cargo units not covered by the Cargo Securing Manual; assist qualified shore personnel in assessing the securing of cargo units not covered by the Cargo Securing Manual. serve as a reference for maritime and port-related education and training. Based on the Code, will even 100% correct seafastening calculations not guarantee a safe ocean transport for project cargo in severe Wx. And for this reason, are experienced masters NOT steaming into sever Wx with such cargo. Again, NO calculation can replace good seamanship. <p>Het "vertrouwen" op een goed gesjorde lading die hij niet eens gecontroleerd heeft is niet goed te keuren. Maar dit is op zichzelf niet de oorzaak, de reis ging al 3 weken goed onder verschillende weersomstandigheden en de lading had bij goed zeemanschap ook gewoon blijven staan. Dit had de afgeloste kapitein, die jullie dus in feite classificeren als niet genoeg ervaren, nooit overkomen. Die was naar binnen gegaan met of zonder advies van de wal! Hij wist ook dat deze storm wel even ging duren maar koos er voor om buiten te blijven en uit te rijden en zo de volle laag te krijgen. Onverantwoord met een hoog stuk lading van 280 ton aan dek. Zie hier de app conversatie tussen de agent en de kapitein.</p>		
17	Eigenaar/reder	37	Het losraken van de lading roerpropellers riep bij de Raad de ... het sjorsysteem niet toereikend onder de heersende omstandigheden.	Het antwoord op de vraag hoe dit kon gebeuren is voor mij kort en duidelijk. Een 100% lashing bestaat niet voor alle weersomstandigheden, er zijn altijd compromissen. Het schip had niets te zoeken op zee met zulke weerberichten, verslechterende weersomstandigheden, met deze lading en een mogelijkheid om naar binnen te gaan. Een inschattingsfout en nonchalance van de kapitein.	Deels	<p>De directe oorzaak van het voorval met de Eemslift Hendrika is het losraken van de roerpropellers in het ruim. Een samenloop van omstandigheden heeft er uiteindelijk toe geleid dat de roerpropellers losraakten. Hier zit een aantal achterliggende factoren achter. Deze zijn te koppelen aan zowel de weersomstandigheden waar de Eemslift Hendrika zich op dat moment in bevond als aan de manier waarop de lading was gesjord.</p> <p>Met de keuze van de kapitein voor een reis over open zee met de voorspelde, slechte weersomstandigheden, en tegen het advies van de eigenaar in, werden de marges van een veilige vaart opgezocht. Doordat de weersomstandigheden verslechterden werd het onmogelijk koers en vaart te behouden en moest het schip de storm uitrijden.</p> <p>Het sjorsysteem kon deze omstandigheden niet aan en begaf het, De opzet van het sjorsysteem kwam in de realiteit niet overeen met hoe het vooraf bedacht was. Hierdoor waren de krachten die optraden op de sjorringen anders dan berekend. De sjorringen bestonden uit verschillende materialen en er zaten verschillen in de lengtes van de sjorringen onderling. Hierdoor zat er verschil in elasticiteit in het sjorsysteem. Ook de hoeken waaronder de sjorringen aangebracht waren, waren groter dan de hoeken die werden voorgeschreven door de in de industrie geldende standaard.</p>

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
18	Eigenaar/reder		Commentaar.	<p>De invloed van de gelekte olie op het stuw hout wordt maar zijdelings genoemd in het rapport van EVH en is niet echt onderzocht. De hoeveelheid was veel dat is bekend door de genomen monsters. De frictie was nagenoeg weg door de olie of dat nu op het hout of doorgedrukt door het hout op de tanktop was. De berekeningen van de lashings met 0- frictie, in feite is oliesmering negatieve frictie, was niet toereikend. Het is ook typisch dat de thruster waar in de voorgaande 3 weken wat olie was gevonden als een van de eersten is los gekomen, misschien juist wel als eerste, nl. bakboord voor.</p> <p>Ondanks dat er opmerkingen cq bevindingen waren over de lashing door experts was die in de basis goed genoeg en ligt de oorzaak in het riskeren van schip en lading en bemanning om deze storm in te varen. Het advies was om naar binnen te gaan en dat is genegeerd. Dat jullie bevindingen onderbouwd zijn door andere rederijen is door hun concurrentiepositie in deze niet objectief, de kapitein is verantwoordelijk. Het excuus dat een goed gesjorde lading elke weersituatie aan kan en er dus unrestricted kan worden gevaren bestaat niet binnen goed zeemanschap. Advies van de supercargo die het commando overnam en als laatste het schip verliet: Bekijk de 2 filmpjes uit beide helicopters van de laatste evacuatie nog eens. Luister het interview met de heli rescue crew over de omstandigheden en denk dan nog eens goed na over de werkelijke oorzaak van dit incident. Dit was het slechtste weer wat hij in 25 jaar wereldwijd varen heeft gezien. Dit waren de slechtste omstandigheden waar dit rescue team ooit in heeft gewerkt. En dat in weersomstandigheden die voorspeld waren!!</p>	Nee	<p>In dit geval acht de Onderzoeksraad het onaannemelijk dat het verlies van olie de oorzaak is van het losraken van (één van) de roerpropellers. Olie heeft inderdaad een negatieve werking op de frictie tussen een roerpropeller en het stuw hout en op het moment van het losraken van de roerpropellers zal het een rol hebben gespeeld tijdens het schuiven van de lading in het ruim.</p> <p>Bij het opstellen van het referentiekader rondom het vervoeren van stuklading is op geen enkel moment informatie uit het onderzoek gedeeld met andere rederijen. Er hebben generieke gesprekken plaatsgevonden over het vervoeren van stuklading. Het bedrijf dat voor de Onderzoeksraad de berekeningen heeft nagelopen, EVH Surveys, heeft een geheimhoudingsverklaring getekend en mag niets delen over dit onderzoek.</p> <p>Volgens de ISM is de kapitein inderdaad eindverantwoordelijke aan boord van zijn schip. Een rederij of eigenaar mag echter wel ingrijpen als dat noodzakelijk geacht wordt. Dat een kapitein verantwoordelijk is, neemt niet weg dat hem niets opgelegd mag worden. Zie ook inzagereactie punt 1.</p>
19	Eerste stuurman	4	De wind kwam uit het noordwesten met een kracht van 9 Beaufort en er stonden golven met een hoogte van tien tot vijftien meter.	Uit mijn herinnering is dit vrij kort door de bocht. Ik durf te zeggen dat het vanaf zaterdag de wind al toenam in Bremerhaven. Op zondag en maandag (04 en 05 april '21) stond er een windkracht van 9 a 10 Beaufort met windstoten van 12 Beaufort. Golfhoogte is lastig aan te geven. Betere benadering is 12 tot 18 meter golfhoogte. Het was bijzonder slecht weer.	Deels	Zie inzagereactie punt 16.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
20	Eerste stuurman	6	Afbakening. Het onderzoek richt ... betrokken partijen in dit proces.	Waarom wordt er afgebakend in een onderzoek naar het ongeval terwijl er verschillende zaken zich voordoen die gevolgen hebben daarop? Daarnaast bakent u, in mijn optiek, het onderzoek af op het verkeerde onderwerp.	Deels	<p>Het is mogelijk dat bij minder slechte weersomstandigheden of bij een route binnendoor de lading niet was gaan schuiven. Omdat dit wel gebeurd is en één van de factoren was die leidde tot het ontstaan van het voorval, is er in de afbakening voor gekozen om ook naar dit aspect te kijken. Daarbij is vastgesteld dat er in het proces van vervoeren van stuklading met een gewicht van minder dan 100 ton leerpunten zijn.</p> <p>De afbakening van het rapport richt zich op zowel de omstandigheden waar het schip zich in bevond als het losraken van het sjorsysteem van de roerpropellers. Beide factoren hebben een rol gespeeld in het ontstaan van het voorval. Om recht te doen aan de nijpende situatie waarin de bemanning zich bevond is de opzet van het rapport aangepast, zowel in toon als in volgorde van de hoofdstukken. Om weg te blijven van het opleggen van blaam, wordt tijdens het onderzoek gekeken naar de feiten.</p> <p>De tekst onder het kopje afbakening is aangepast naar: 'Wat het meest opvalt aan dit voorval is het feit dat het schip zich met een dergelijke deklading in een noordwester storm voor de Noorse kust bevond. Dit gegeven hoeft nog niet te betekenen dat een schip in de problemen raakt. De noodsituatie ontstond doordat de lading roerpropellers in het ruim was gaan schuiven en een aantal tanks lek sloeg. Om te kunnen bepalen hoe het kwam dat het schip zich in die omstandigheden bevond en in welke mate de manier van sjorren heeft bijgedragen aan het ontstaan van het voorval, richt het onderzoek zich op de voorspelde en de daadwerkelijke weersomstandigheden, en op het proces van het vervoeren van de lading roerpropellers.</p>
21	Eerste stuurman	7	Tijdlijn.	Overall staat exacte data, behalve rechtsboven. U heeft het over 'eerste stuurman' in een tijdlijn vanaf 17 Februari 2021 t/m 7-8 April 2021. Bent u bewust van een stuurmanswissel in deze tijdlijn? Tekst 05 April 2021 klopt grammaticaal niet.	Ja	De tijdlijn is op basis van deze inzageactie aangepast met de stuurmanswissel. De grammaticale suggestie is niet overgenomen.
22	Eerste stuurman	8	De eerste stuurman, die zijn eerste reis aan ...werd gestuurd ter controle.	De eerste stuurman heeft het stuwplan met Thrusters niet gepland, wat u hier wel suggereert.	Ja	<p>Tekst aangepast naar: 'Op 1 maart werd in Rotterdam de eerste stuurman afgelost. Hij werd vervangen door een stuurman die nieuw was in deze functie en zijn eerste reis aan boord maakte. De afgeloste eerste stuurman bleef een aantal dagen langer aan boord om een uitgebreide overdracht te realiseren en te assisteren waar dat nodig was.</p> <p>Op basis van de ontvangen reisinstructies en het stuwplan, werden door de afloosende eerste stuurman sjorberekeningen gemaakt.</p>
23	Eerste stuurman	.10	Voorafgaand aan de reis van Bremerhaven naar Kolvereid ... wind vanuit dezelfde richting kwamen, versterkten deze elkaar.	Hoe komt u aan deze informatie? Windkracht 6 tot 7 Beaufort? De weersvoorspellingen waren aanzienlijk slechter ten opzichte van wat u hier suggereert/vermeld.	Ja	Zie inzageactie punt 16.
24	Eerste stuurman	12	In het ruim constateerden ... voorste drie roerpropellers losgeraakt.	In eerste instantie was het vrijwel droog. Dit kunt u ook zien adv de foto die u gebruikt op pagina 13 figuur 6. Later de dag (ochtend) raakte het ruim lek en stroomde het in snel tempo vol.	Ja	Zie inzageactie punt 4.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
25	Eerste stuurman	13	De eerste stuurman informeerde de kapitein over de kritische situatie ... stabiliteit in gevaar kwam en de situatie oncontroleerbaar werd.	De eerste stuurman informeerde de kapitein op de brug over de kritische situatie in het ruim, aangezien er geen radio communicatie was opgezet. Daarnaast heeft de eerste stuurman de tweede stuurman gewekt om zich (in deze benarde situatie) niet in een slapende conditie te bevinden. De tweede stuurman vervolgde zijn weg naar de brug.	Deels	Tekst aangepast naar: 'De aflos-eerste stuurman informeerde de afloskapitein om 09.40 uur op de brug over de kritische situatie in het ruim. Hij probeerde dit eerst vanuit het ruim via de VHF radio, maar kreeg geen gehoor. Vervolgens ging de aflos-eerste stuurman naar de brug. Onderweg wakte hij de tweede stuurman. Nadat de eerste aflos stuurman op de brug kwam, begon de afloskapitein met ontballasten van de lekkende tanks. De tweede stuurman kwam ook op de brug en nam het ontballasten over van de afloskapitein. Om 10.10 uur ging de afloskapitein zelf naar het ruim om de situatie te bekijken. Op het moment dat de afloskapitein in het ruim kwam, begon het schip wederom flink te slingeren. De drie eerder losgeslagen roerpropellers schoven van de ene naar de andere kant, de andere drie stonden nog vast gesjord in hun positie. De bewegingen van het schip werden zo extreem dat de cargosuperintendent het mogelijk achtte dat de stabiliteit in gevaar kwam en de situatie oncontroleerbaar werd.
26	Eerste stuurman	13	... begon meteen.	Wie zegt dit? De kapitein had geen idee van wat er aan de hand was.	Ja	Zie inzagereactie punt 25.
27	Eerste stuurman	14	De cargosuperintendent had eerdere ervaring ... over van de kapitein.	Wat nadrukkelijk niet lag aan de CSI (wat u suggereert), maar aan 'lack of leadership' van de kapitein.	Ja	Tekst aangepast naar: 'De cargosuperintendent had eerdere ervaring als kapitein aan boord van het schip en nam op natuurlijke wijze de leiding over van de afloskapitein, die door de omstandigheden bevroor en geen leiding meer gaf.' Het is tijdens noodsituaties en extreme omstandigheden niet te bepalen hoe individuele personen reageren op zo een moment. Als een persoon bevriest tijdens zo een situatie en op dat moment geen leiding meer geeft, hoeft dat geen weergave te zijn van zijn leiderschapskwaliteiten op andere momenten.
28	Eerste stuurman	14	... waarna de kapitein, de eerste stuurman en de cargosuperintendent het ruim verlieten.	En als ik mij niet vergis de HWTK ook.	Ja	Tekst aangepast naar: 'De cargosuperintendent gaf het bevel het ruim te verlaten waarna de afloskapitein, de HWTK, de aflos-eerste stuurman en de cargosuperintendent het ruim verlieten.
29	Eerste stuurman	14	De eerste stuurman, HWTK en kapitein sprongen vanaf het achterdek in het water.	Chronologisch wel zo netjes: De HWTK, kapitein en eerste stuurman... Algemene opmerking tot zover in uw tijdlijn/ Noodsituatie: (Ook om aan te geven hoe slecht het weer was) Er is vrij snel geconstateerd dat er een kraantje (6T) los was geslagen aan dek, die vast stond met vier x 10T sjobanden. Deze is direct weer vastgezet door de bemanning.	Ja	Tekst eerste inzagereactie aangepast naar: 'De HWTK, afloskapitein en aflos-eerste stuurman sprongen vanaf het achterdek in het water en werden door de helikopter opgepikt.' Tekst tweede inzagereactie aangepast naar: 'Na zijn wachtoverdracht om 08.00 uur aan de afloskapitein ging de aflos-eerste stuurman om 08.20 uur samen met de cargosuperintendent het ruim controleren, nadat ze eerst aan dek waren gegaan om een hijskraantje vast te zetten dat los was geraakt. Dit stuk lading van zes ton stond vast met vier sjobanden waarvan de belastbaarheid tien ton per stuk was.
30	Eerste stuurman	18	Om te bepalen wat de achterliggende factoren zijn ... Het rapport hiervan is terug te vinden in bijlage A.	Alleen gekeken naar de manier waarop het vervoer van de lading roerpropellers? Kunt u dit incident alleen baseren op de roerpropellers in het ruim?	Deels	Zie inzagereactie punt 1.
31	Eerste stuurman	21	Op de tekening met afmetingen van de roerpropeller ... koppelstuk dan de andere kant op.	Is dit zo? Hoe komt u aan deze informatie? Bij het hijsen van de thruster is deze (zo goed als) rechtstandig omhoog gekomen te Palermo.	Deels	Aanvullende tekst: 'Het zwaartepunt zoals ingetekend in de tekening van de roerpropellers is een theoretisch zwaartepunt. In de praktijk kan het zwaartepunt afwijken door bijvoorbeeld verplaatsing van de olie in de tandwielkast. De bemanning bepaalde het zwaartepunt meestal op het moment dat de lading in de kraan hing. Zo werd door de aflos eerste stuurman en kapitein ook het zwaartepunt van de roerpropellers bepaald. Bij het hijsen van de roerpropeller aan het hijssoog, kwam de roerpropeller zo goed als rechtstandig omhoog. Hieruit leidde de aflos eerste stuurman af dat het zwaartepunt van de roerpropellers zich in het midden bevond.'

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
32	Eerste stuurman	22	Het hiaat tussen de benodigde en beschikbare informatie, maakte het voor de eerste stuurman lastiger om een effectief sjorsysteem op te zetten.	Deze stelling is dus niet geheel correct.	Deels	Tekst aangepast naar: 'Het hiaat tussen de benodigde en beschikbare informatie, maakte het lastiger om een symmetrisch sjorsysteem volgens plan op te zetten.'
33	Eerste stuurman	23	De roerpropellers werden voor de narekening door de externe partij in ... roerpropellers aan stuurboord iets naar achter.	De posities in het stuwplan zijn exact uitgetekend op de tanktop. Het enige wat inderdaad verschilt, zijn de tandwielkasten die een paar graden wijken.	Nee	De roerpropellers staan in het ruim niet helemaal overeenkomstig het stuwplan gestuwd. De voorste roerpropeller aan bakboord staat ongeveer een meter verder naar achteren dan in het stuwplan ingetekend en de tandwielkasten zijn een aantal graden gedraaid. Ook is het gegeven dat de posities van de roerpropellers vanuit het stuwplan op de tanktop getekend zijn, geen garantie dat de roerpropellers ook daadwerkelijk in die posities gestuwd zijn.
34	Eerste stuurman	24	Door de roerpropellers in langsscheepse richting van het schip te stuwen, zijn ze ook gemakkelijker symmetrisch te sjorren.	De ladingen zijn rond met een COG centraal. Of je deze dwars of langsscheeps zet maakt niet uit met betrekking tot symmetrisch sjorren.	Deels	Zie inzagereactie punt 6.
35	Eerste stuurman	24	Vanwege de beperkte ruimte in het ruim en de aanwezige ... dwarsscheepse richting neer te zetten.	De eerste stuurman is in dit verhaal een andere eerste stuurman dan de aflos-eerste stuurman. Laatst genoemde heeft het stuwplan niet gemaakt.	Ja	Zie inzagereactie punt 22.
36	Eerste stuurman	24	... maar dit Excel rekenprogramma werd door de bemanning beschouwd als gemakkelijker in gebruik.	De aflos-eerste stuurman valt ook onder bemanning. Sterker nog, Koch heeft hier mee gewerkt. Ik beschouwde het niet als makkelijker in gebruik. Ik beschouwde het als 'het rekenprogramma aan boord' naast de gebruikelijke 'Codes' van lading sjorren.	Deels	Tekst aangepast naar: 'Het was tevens mogelijk om een ander programma te gebruiken voor het maken van sjorberekeningen, maar het Excel rekenprogramma was het gangbare programma aan boord.'
37	Eerste stuurman	25	Bij het maken van beide sjorberekeningen ging de ... een berekening gemaakt moeten worden.	Naast de grammaticale fout in de laatste zin, is het vrij kort door de bocht. Met de berekening kwam duidelijk naar voren dat 12 kettingen genoeg zijn voor het stuk lading van 52T. Bij elk stuk lading zijn er 13 a 15 kettingen gebruikt met verschillende hoeken. Of een ketting op 45° staat of op 48° maakt niet uit.	Nee	De resultaten van een sjorberekening kunnen in theorie aantonen dat een bepaald aantal sjorringen voldoende is om de dwars- en langsscheepse en horizontale bewegingen van de lading die kunnen optreden, tegen te gaan. Als de lading in de praktijk niet overeenkomstig met het plan of met de theorie gesjord is, biedt de berekening geen garantie voor de juiste hoeveelheid houdkracht in de praktijk. Kleine verschillen in hoeken van een paar graden zal in de praktijk inderdaad weinig uitmaken. Grotere verschillen in hoeken en lengtes, wat hier het geval was, wel. De grammaticale suggestie is niet overgenomen.
38	Eerste stuurman	25/26	Uit het rapport van het externe bedrijf bleek eveneens ... berekening, klopt de berekening in de basis niet.	Het verhaal is niet correct. Mijn invoer van COG is correct. Het kantelpunt verhaal is ook niet correct, zoals eerder aangegeven.	Deels	Zie inzagereactie punt 6.
39	Eerste stuurman	26	De uitkomsten van zowel de eerste sjorberekening ... krachten op de sjorringen dan waarmee gerekend werd.	Het verhaal is niet correct. Mijn invoer van COG is correct. Daarnaast heb ik aangegeven met de interviews dat er 10 kettingen voldoende waren. In de praktijk zet ik er altijd meer. In dit geval 13 a 15 kettingen per stuk lading. In de praktijk kunnen de hoeken niet altijd gerealiseerd worden (in verband met ruimte) en worden hierdoor meer kettingen gebruikt. De polyester strop is gebruikt omdat er anders te weinig sjorpunten waren op het stuk lading. Deze betreft geen rek en heeft een hogere breeksterkte dan de sjorketting. Zodoende is het uiterst veilig om deze stroppen te gebruiken voor zeevasten van een stuk lading.	Nee	Zie inzagereactie punt 6 In theorie zouden de roerpropellers met tien sjorringen voldoende gesjord moeten zijn om bewegingen in langs- en dwarsscheepse, en verticale richtingen op te vangen. Het onderzoek van EVH surveys bevestigde inderdaad dat er van die 14 sjorringen één of meerdere mochten breken. Tegelijkertijd is het zo dat wanneer de opzet van het sjorsysteem in de praktijk afwijkt van de theorie, de resultaten van de berekening geen garantie bieden voor de houdkracht in de realiteit. Daarbij komt dat het gegeven dat een strop weinig rek heeft niet wegneemt dat er tussen sjorringen van verschillende materialen een verschil in elasticiteit blijft bestaan.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
40	Eerste stuurman	27	De manier waarop de bemanning de ... invoerdata en was deze in de basis onjuist.	Deze stelling/conclusie op basis van foutieve informatie is dus niet correct. De invoerdata was realistisch. Extra kettingen zijn toegevoegd voor extra veiligheid.	Nee	Zie inzagereactie punt 6.
41	Eerste stuurman	27	Er werd geen sjorplan op papier gemaakt, ook niet na het laden.	Dus? Er is een stuwplan, sjorberekeningen zijn gemaakt en er zijn foto's geschoten door de eerste stuurman na laden. De eerste stuurman was content met het zeevasten eveneens de kapitein.	Nee	Deze stelling is feitelijk juist.
42	Eerste stuurman	28	Tegen de roerpropellers waren geen stoppers aangebracht omdat ... geen stoppers te plaatsen.	Bovendien beschikken wij niet over de speciale stoppers (in verband met ronding stuk lading) die dan geleverd hadden moeten worden te Palermo.	Ja	In het contract stond aangegeven dat het sjorren van de lading de verantwoordelijkheid van de vervrachter was. Tijdens het tenderproces is er geen navraag gedaan naar de beschikbaarheid van geschikte stoppers. Daarmee wordt, nog buiten het feit dat er geen heetwerk vergunning in Palermo was, de verantwoordelijkheid volledig bij de bemanning neergelegd om de roerpropellers op een effectieve manier te sjorren terwijl er vanuit kantoor meer ondersteuning mogelijk is. Tekst aangepast naar: 'Tegen de roerpropellers waren geen stoppers aangebracht omdat deze niet meegeleverd waren door de fabrikant. Volgens de rederij zouden voor dit soort lading op maat gemaakte stoppers nodig zijn met een juiste pasvorm. De afdeling chartering vroeg niet bij de cargadoor na of speciale stoppers beschikbaar waren voor de lading roerpropellers waarop de kapitein en de aflos-eerste stuurman overeen kwamen dat het gebruik van alleen sjorringen voldoende houdkracht bood om schuiven van de lading tegen te gaan.. Het feit dat er in de haven van Palermo niet gelast mocht worden was ook een extra reden om geen stoppers te plaatsen.'
43	Eerste stuurman	29	Dit betekende ook dat de D-ringen al geplaatst ... roerpropellers of de opstelling daarvan.	Dit is niet correct. Als ik niet tevreden was over de opstelling/ sjorsysteem naderhand dan had ik dit zodoende na vertrek Palermo wel aangepast.	Nee	Omdat er in de haven van Palermo geen heetwerk vergunning werd afgegeven, konden er daar geen extra D-ringen gelast worden. Als het schema en de werkzaamheden in de daarop volgende havens die het schip aandeed het toelieten, zou er inderdaad een mogelijkheid zijn geweest extra D-ringen te plaatsen. Door van tevoren D-ringen te plaatsen kunnen afwijkingen van de lading minder gemakkelijk opgevangen worden. Uit de resultaten van dit onderzoek is naar voren gekomen dat de lading niet symmetrisch gesjord was maar dat extra D-ringen niet geplaatst waren om ervoor te zorgen dat dit wel kon.
44	Eerste stuurman	29	De roerpropellers stonden vrijwel tegen de wanden ... verticale hoeken over de randen van de straalbuis liepen.	Beperkte niet. Alleen de sjorringen worden vaak wat korter. Bij sommige kettingen worden ook de hoek iets anders. Om toch te voorkomen dat dit verhaal nadelig wordt, zijn er extra kettingen aangebracht. Uw (symmetrische) verhaal is niet correct.	Nee	Zie inzagereactie punt 37.
45	Eerste stuurman	30	Door een verschil in elasticiteit van de materialen ... hoeken over randen de kans op stuk schuren van de stropen.	Er is geen verschil in elasticiteit. Daarnaast is er geen ontstane ruimte. De sjorringen zijn elke dag gecheckt en zodoende weer vastgezet op spanning (zie Logboek). Schuren van de stropen is ook nagelopen. Geen schade geconstateerd. Er zijn zelfs schelpen weggehaald in Palermo ter preventie van schade aan de stropen. Het betreft hier dus een aanname.	Nee	Zie inzagereactie punt 9.
46	Eerste stuurman	31	Op de rechterfoto in figuur 16 is ook te zien dat ... andere sjorketting naar de andere roerpropeller aan bakboord.	Is dit zo? Waar staat dat? In de bijlage wordt dit aangegeven, maar de de portable D-Ring wordt niet gedraaid door het sjorren in twee verschillende richtingen. daarnaast wordt de borgingspin ten alle tijden gecontroleerd op het gebruik hiervan.	Ja	Oorspronkelijke tekst verwijderd.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
47	Eerste stuurman	32	Zijn taak was het begeleiden van de ... leidinggevende functies aan boord.	Begeleiden? Assisteren waar nodig. De eerste stuurman (ik) heeft zelf de lading aan boord gezet. Onervarenheid in leidinggevende functies? Desbetreffende kapitein en ik zijn capabel en ervaren genoeg om in te schatten hoe te hijsen en hoe te sjourner. Wat een stelling...	Ja	<p>Tekst aangepast naar: 'Er was tijdens de noordgaande reis bij het laden van de groene werkboot en op de reis van Bremerhaven naar Kolvereid waar de groene werkboot gelost zou worden, een cargosuperintendent aan boord. Hij was aan boord omdat het laden en lossen van deze groene werkboot door middel van een tandemlift gebeurde van meer dan 100 ton waarbij de hijs de maximale Safe Working Load (SWL) van de kranen en het hijsmateriaal benaderde. Daarnaast was zijn taak het assisteren dan wel ondersteunen van de aflos-eerste stuurman bij het laden en lossen van deze groene werkboot waar nodig, omdat de aflos-eerste stuurman zijn eerste reis in die functie maakte. Ook de kapitein die aan boord was tijdens het laden van de roerpropellers in Palermo, maakte zijn eerste reis als kapitein.'</p> <p>Tijdens interviews en zoals aangegeven in de inzagereacties, was één van de taken van de cargosuperintendent het ondersteunen en assisteren van de aflos-eerste stuurman. Dat gegeven is in een ander gedeelte van het rapport opgenomen en aangepast op basis van de reacties van de aflos-eerste stuurman. Zie daarvoor inzagereactie punt 46.</p>
48	Eerste stuurman	33	Deze weersvoorspellingen werden niet gezien als ... significant af van de voorspelde weersomstandigheden.	Wie zegt dat? De weersvoorspellingen waren uiterst slecht. De daadwerkelijke weersomstandigheden waren zondagavond 04 april 2021 t/m maandagmiddag 05 april 2021 uiterst slecht. Het schip slingerde en stampte als een bezetenen in het uiterst slechte weer. Hoe kunt u dit zo notuleren?	Deels	<p>Het analysehoofdstuk 4.2 De weersomstandigheden, zee condities en bewegingen van het schip, is naar aanleiding van de inzagereactie gedeeltelijk herzien. De onderzoeksraad heeft nogmaals gekeken naar de weersvoorspellingen en daadwerkelijke condities en deze aangepast in het rapport. Daarbij is benadrukt dat het ging om de perceptie van kapitein over de hoeveelheid administratie in Noorwegen.</p> <p>In het hoofdstuk is ook geconcludeerd dat de afloskapitein met zijn beslissing de marges van veilig varen opzocht en mogelijke, veiligere alternatieven niet benut werden.</p>
49	Eerste stuurman	34	Volgens de verklaringen van de bemanningsleden ... uitdraai van Marine Traffic bevestigt dit.	Dus? Constatering? Het was veilig om uit te varen? Het hangt per schip en lading af uit te varen ja of nee. Het visserschip was overigens niet op die positie om te vissen...	Ja	Oorspronkelijke tekst verwijderd.
50	Eerste stuurman	34	Desondanks zijn in de maand april zulke hoge golven voor de kust van Noorwegen vrij zeldzaam. De gemiddelde golfhoogte in april is 2,5 meter.	Dus? Constatering? Het was prima weer om uit te varen? Ik durf te zeggen dat de golven hoger waren dan 12 meter.	Deels	Zie inzagereactie punt 16.
51	Eerste stuurman	34	De hoge golven van ongeveer 12 meter ten tijde ... golven houden en de snelheid terug te nemen.	Het was meer dan oncomfortabel. Het was uiterst gevaarlijk. De storm uitrijden met een schip volgeladen was een slechte/ onverstandige zet.	Deels	Zie inzagereactie punt 16.
52	Eerste stuurman	34	De kapitein schatte het risico van de reis over open zee ... extra risico veroorzaakt door het schuiven van lading.	Deze alinea kunt u eruit halen. Dit is een leugen. Er is niets ingeschat. Hij rekende nergens op. Er zijn aanbevelingen gedaan door verschillende partijen om koers te wijzigen (fjord inwaarts) in verband met het slechte weer met betrekking tot volgeladen schip. Dat is niet voor niets. Desbetreffende kapitein is simpelweg uitgevaren om het maar aan te zien. Om de golven maar aan te rijden. Dit heeft hij zelf naderhand kenbaar gemaakt.	Nee	Zie inzagereactie punt 16.
53	Eerste stuurman	34	Een effectief opgezet sjorsysteem in goede staat kan deze omstandigheden wel weerstaan.	Ook met olie in het ruim? Ook met verslechterde weersomstandigheden die slechter zijn dan u aangeeft? Geen enkel sjorsysteem (met restanten olie van de lading) in goede staat kan deze omstandigheden weerstaan.	Deels	Zie inzagereactie punt 16.

Nr.	Partij	Pagina	Te corrigeren tekst (eerste ... laatste woord)	Argumentatie / onderbouwing van uw reactie	Overgenomen	Toelichting Onderzoeksraad voor Veiligheid
54	Eerste stuurman	36	De hoeveelheid administratie die gepaard ging met het binnendoor varen onder beloodsing speelde ook mee in de afweging van de kapitein.	Een loods bestellen brengt geen administratie met zich mee. Er is niets afgewogen door de kapitein.	Deels	Zie inzagereactie punt 16.
55	Eerste stuurman	37/38		<p>Algemene opmerking rapport: Het rapport zet nadrukkelijk de fout in op het zeevasten van de thrusters. Mijn inziens waren 20 sjorkettingen en vier (speciale) stoppers nog niet voldoende om de thrusters met olie er te van weerhouden los te raken in het uiterst gevaarlijke en slechte weer. Het uitvaren met een schip volgeladen in die weersomstandigheden is in mijn optiek een gevaarlijke operatie geweest. Door de kapitein ten tijde van het ongeval is er niet rekening gehouden met de velen lading aan boord met betrekking tot het slechte weer. Daarnaast komt deze ook niet voor in het stuk leiderschap. De man heeft niet gecommuniceerd naar zijn bemanning gedurende zijn korte periode aan boord. Mijn leringen uit het incident zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niet uitvaren met deze weersvoorspelling. - Beter communiceren met de leidinggevende (kapitein) inzake weersvoorspellingen. <p>Mijn lering is niet een sjorberekening maken per thruster als deze iets verschillen van sjorpunt of de tandwielkast 10° gedraaid staat t.o.v. het stuwplan. Uiterst teleurstellende resultaten in het rapport van de Onderzoeksraad.</p>	N.v.t.	<p>Zie inzagereactie punt 1.</p> <p>De Onderzoeksraad doet geen onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid. Bij het beoordelen en verwerken van de inzagereacties is nogmaals naar de toon van het rapport gekeken waarbij de schijn van het neerleggen van blaam weggenomen is.</p> <p>Zie inzagereactie punt 17.</p>