

L.S.

Hierbij onze reactie op de aanbevelingen (*cursief gedrukt*) zoals gepubliceerd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, in het onderzoek rapport 'Noodsituatie na schuivende Lading, lessen uit het voorval met de Eemslift Hendrika, 05 April 2021'.

1. *Gebruik als Rederij en eigenaar van schepen, in uitzonderlijke situaties waarin de veiligheid van de bemanning en het schip in het geding komt of dreigt te komen, de mogelijkheid om de kapitein instructies op te leggen.*

Het 'Amasus Shipping Heavy lift and Project Cargo Manual', aanwezig en geïmplementeerd aan boord, **instrueert** de kapitein als volgt:

Chapter 3 Cargo Securing of project-/heavy cargo units:

The master should plan the voyage so as to avoid potential severe weather and sea conditions. To this effect, weather reports, weather facsimiles or weather routing services /programs (e.g. SPOS) should be used.

In cases where severe weather and sea conditions are unavoidable, masters should be conscious of the need to reduce speed and/or alter course at an early stage in order to minimize the forces imposed on the cargo, structure and lashings. The lashings are not designed to provide a means of securing against imprudent ship handling in heavy weather. There can be no substitute for good seamanship!

Zoals naar voren is gekomen uit het onderzoek heeft de mede-eigenaar van het schip, zelf een zeer ervaren gezagvoerder en betrokken bij de dagelijkse gang van zaken van mv Eemslift Hendrika, op meerdere manieren de afloskapitein geadviseerd om een andere route te varen of te schuilen.

De reden dat de afloskapitein het advies van de eigenaar en de instructie van de Rederij naast zich heeft neergelegd is onbekend. Naar eigen zeggen voelde hij druk vanuit het bedrijf. Maar dit is onverklaarbaar met het gegeven advies van de eigenaar en instructies van de Rederij.

De Rederij voelt zich gesterkt en gesteund door de inmiddels gepubliceerde uitspraak van het 'Tuchtcollege voor de scheepvaart' die de afloskapitein op meerdere van de geuite bezwaren van de inspecteur schuldig acht. Hiervoor is de afloskapitein dan ook een tuchtmaatregel opgelegd.

De aanbeveling wordt niet ondersteund met referenties naar geldende wet en regelgeving, dat maakt het lastig om deze aanbeveling één-op-één op te volgen, temeer daar de kapitein verantwoordelijk is voor het nemen van beslissingen gerelateerd aan veiligheid en milieu vervuiling (ISM Code, Chapter 5.2).

Indien mogelijk zouden wij, de Rederij, de perceptie dat een kapitein geen of juist wel instructies kan krijgen van de Rederij gesteund willen zien door referenties naar wet en regelgeving. Zodat wij op passende juridische wijze onze gezagvoerders instructies kunnen geven.

2. *Zorg dat stuw en sjoeren van bijzondere (stuk)lading, bijvoorbeeld lading met een excentrisch zwaartepunt of afwijkende vorm, aan boord zodanig uitgevoerd kan worden dat de praktijk in overeenstemming is met het vooraf bedachte plan. Dit voorval leert dat bij het opstellen van een plan dat in de praktijk uitvoerbaar is, in ieder geval aan de volgende onderwerpen aandacht besteed moet worden:*
- Het aantoonbaar gebruik maken van de bij scheepsbeheerder en medewerkers bestaande kennis van en ervaring met het vervoeren van bijzondere (stuk)lading.*
 - Het gebruiken van invoergegevens voor de sjoerberekeningen van (stuk)lading, die nauwkeurig en overeenkomstig met de werkelijkheid zijn.*
 - Het opvragen van alle benodigde informatie bij het vervoeren van (stuk)lading en deze delen met de bemanning.*

2) In de markten waarbinnen de Rederij actief is zijn er alleen maar bijzondere ladingen. In principe krijgen alle ladingen de aandacht die ze verdienen.

2a. Ten tijde van de noodsituatie met mv Eemslift Hendrika waren er 2 personen, zgn. Supercargo's, in dienst van de Rederij die verantwoordelijk zijn voor het maken van Method Statements, Lifting -, Lashing - and Securing arrangements, om hiermee de kapitein en stuurman te voorzien van instructies en advies met betrekking tot de geboekte lading.

Onder ander naar aanleiding van de noodsituatie is dit team versterkt met een Naval Architect.

Dit team is uitgerust en bekend met SPOS weather routing software om zo, waar nodig, de kapitein en zijn bemanning te voorzien van adviezen en instructies met betrekking tot het weer en de te varen route.

2b. Het 'Amasus Shipping Heavy lift and project cargo manual', geïmplementeerd aan boord, bevat onder andere de volgende instructie:

3.1.3 Planning of cargo securing and documentation

It is imperative to the safety of the ship and the protection of the cargo and personnel that the securing of the cargo is carried out properly and that only appropriate securing points or fittings should be used for cargo securing.

The securing of heavy cargo units in ships requires proper pre-planning for the prevention of sliding and tipping in transverse and longitudinal direction. With units of weak construction also racking should be prevented. A securing plan shall be prepared indicating the lashings, shores and welded stoppers as appropriate. The plan shall be supplemented by a list containing the MSL-figures for each securing device, the lashing angles and additional information necessary in order to assess the securing arrangement.

Bovenstaande instructie laat niets te wensen over. De uitvoering ook niet. Er was namelijk een 'pre-planning' berekening gemaakt voor het laden van de 'Azimuth Thrusters'. Na belading zijn deze berekeningen aangepast naar de werkelijke informatie. De uitkomst van de berekeningen op basis van de werkelijke situatie was voldoende om te vertrekken.

2c. De aanbeveling om informatie te delen met de bemanning kunnen wij niet plaatsen, dit omdat alle beschikbare en benodigde informatie met de bemanning is gedeeld, o.a. het feit dat er olie aanwezig was in de 'Azimuth Thrusters'.

Zoals bekend zijn de 'Azimuth Thrusters' ergens onderweg olie gaan lekken. Het is zeer aannemelijk dat de gelekte olie in het stuw hout is getrokken en dat daardoor de frictie tussen het stuw hout en lading aanzienlijk is verminderd. De bemanning heeft met zaagsel gepoogd de gelekte olie op te vangen.

Het lekken van de olie is door de bemanning niet gerapporteerd (zie 'lessons learned' 3).

3. *Toets indien afgeweken wordt van het oorspronkelijke sjorplan of de gewijzigde manier van stuwen en/of sjorren voldoet om de lading veilig te kunnen vervoeren.*

Zoals is aangetoond en bewezen zijn er meerder soorten sjormaterialen gebruikt om de 'Azimuth Thrusters' vast te zetten, denk dan aan kettingen in combinatie met nylonbanden en sjorbanden.

Het gebruik van verschillende materialen heeft ervoor gezorgd dat er een 'non-homogeneous securing' situatie is ontstaan. Dit kan ertoe hebben geleid dat er verschil in krachten op de banden en kettingen is ontstaan waardoor de lading is gaan schuiven.

Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat de bemanning dagelijks vanaf vertrek de sjorringen heeft gecontroleerd en aangezet waar nodig.

Al met al zijn er veel mitsen en maren en naar de mening van de Rederij zijn de 'Azimuth Thrusters' voldoende vastgezet. Desondanks heeft de Rederij er een aantal lessen uit getrokken ('lessons learned' 1 & 2).

Lessons Learned:

1) Eén van de lessen die wij uit deze noodsituatie hebben getrokken is om in principe vast te houden aan het oorspronkelijke geschreven siorplan waarin stoppers ook waren opgenomen.

In dit geval is er door de havenautoriteit geen toestemming gegeven voor een zgn. 'hotwork permit' waardoor de stoppers niet geplaatst konden worden.

Het is niet aan de Rederij om lokale autoriteiten aan te sturen. Wat we wel kunnen doen is onze bemanning instrueren/adviseren om zoveel als mogelijk vast te houden aan het door de Kapitein of de Rederij gemaakt siorplan. Specifiek hadden er in dit geval stoppers aangebracht moeten worden na vertrek.

2) Eén van de lessen die wij uit deze noodsituatie hebben getrokken is dat het begrip 'homogeneous securing' zeer belangrijk is.

Bij het siorren van de lading mag er in principe zonder overleg geen gebruik worden gemaakt van gemixte materialen, b.v. alleen banden of alleen kettingen.

De bemanning is herinnerd aan de definitie zoals geduid staat in het 'Amasus Shipping Heavy lift and Project Cargo Manual':

Homogeneous securing arrangement	Consists of securing devices of suitably adapted strength and geometrical configuration to achieve, that in case of an extreme external load all the devices carry their share and are not loaded beyond their MSL.
---	---

3) Eén van de lessen die wij uit deze noodsituatie hebben getrokken is dat in geval van een verandering van situatie of afwijking van een plan, in dit geval de olie lekkage en afwijken van het vooraf opgestelde siorplan, betrokken partijen geïnformeerd dienen te worden, te beginnen met de betreffende afdelingen van de Rederij zodat tijdig de eventuele risico's beoordeeld kunnen worden om daarmee de juiste afweging te maken om het risico te verminderen.

Deze instructie zal worden opgenomen in de volgende revisie van de procedure 'management of change'.