

Opvolging aanbevelingen *Noodsituatie na schuivende lading - lessen uit het voorval met de Eemslift Hendrika*

Publicatiedatum rapport: 28 juli 2022

1. Over het rapport

Het Nederlandse vrachtschip Eemslift Hendrika kwam op 5 april 2021 voor de kust van Noorwegen in de problemen in een noordwesterstorm. In het ruim stonden onder meer roerpropellers geladen. Een aantal van deze roerpropellers was gaan schuiven en veroorzaakte daardoor lekkage in verschillende tanks van het schip. Het water uit de tanks liep vervolgens het ruim in. Door het schuiven van de roerpropellers en het lekkende water maakte het schip slagzij. Alle bemanningsleden werden geëvacueerd. Het schip bleef op de automatische piloot onbemand doorvaren. De volgende ochtend bleek dat de voortstuwing was uitgevallen. Het schip ging door de wind langzaam terug in de richting van de Noorse kust. In de nacht verloor het schip een gedeelte van de deklading die de kraanarm van de scheepskraan meenam en schade aan de romp veroorzaakte. Op 7 april kon het schip veilig naar de haven van Ålesund worden gesleept.

De hoofdconclusie van het onderzoek is dat de roerpropellers losraakten door een sjorsysteem dat de omstandigheden tijdens de zeereis niet aankon. Met de keuze 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.

In het rapport deed de Onderzoeksraad drie aanbevelingen aan de scheepsbeheerder Amasus. De eerste aanbeveling gaat in op de eigen verantwoordelijkheid van eigenaren en rederijen voor de veiligheid van schepen en bemanningsleden. Waar een kapitein volgens de wet- en regelgeving verantwoordelijk is voor de veiligheid aan boord van een schip op zee, heeft ook de eigenaar of rederij een verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het schip (en bijbehorende bemanning) dat in bezit of beheer is. Vanuit die verantwoordelijkheid kan een eigenaar of rederij een kapitein instructies opleggen. De Raad beval Amasus aan om in uitzonderlijke situaties van deze mogelijkheid gebruik te maken. De tweede en derde aanbeveling hebben als doel te bevorderen dat de betrokken partijen elkaar nadrukkelijk attenderen op bijzonderheden van een lading, zoals al voorgeschreven is voor zware lading, ook als deze niet in de categorie 'zware lading' valt.

Amasus heeft op 17 februari 2023 gereageerd op de aanbevelingen. De volledige reactie van Amasus is te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

Deze notitie bevat een algemene conclusie over de opvolging van aanbevelingen, gevolgd door een korte samenvatting van de ontvangen reactie per aanbeveling en een conclusie over de opvolging van die aanbeveling.

2. Algemene conclusie over de opvolging

Uit de reactie van Amasus kan worden opgemaakt dat de aanbevelingen niet worden opgevolgd. In de reactie op de eerste aanbeveling refereert Amasus aan de (internationale) wet- en regelgeving die gaat over de veiligheid aan boord van schepen. Vanuit dat perspectief concludeert Amasus dat de kapitein verantwoordelijk is voor het nemen van beslissingen gerelateerd aan de veiligheid op schepen. De Raad hanteerde bij de aanbeveling echter een ander perspectief, namelijk dat van een eigenaar of beheerder van een schip die een verantwoordelijk heeft voor de veiligheid van het eigendom. Vanuit die verantwoordelijkheid kan het, in uitzonderlijke situaties en voorafgaand aan de uitvaart, nodig zijn om een kapitein voor de uitvaart instructies op te leggen om de veiligheid van het schip (dat in bezit of beheer is) en de bemanning te waarborgen.

Bij de tweede en derde aanbeveling ziet Amasus geen meerwaarde in de opvolging ervan, omdat er op deze punten volgens hen geen problemen waren bij het voorval. De lading was voldoende vastgezet en de instructies en communicatie over de lading met de bemanning waren op orde.

Amasus beschrijft in de reactie drie lessen die ze zelf hebben geleerd naar aanleiding van het voorval. De Raad constateert op basis hiervan dat er bij Amasus een wil is om te leren van het incident en daarmee de toekomstige veiligheid aan boord van zijn schepen te verbeteren. De Raad roept Amasus dan ook op om vanuit deze lerende houding nogmaals naar de conclusies en aanbevelingen uit het rapport te kijken en met de daaruit voortvloeiende lessen aan de slag te gaan.

Hoewel de aanbevelingen zich richtten op de scheepsbeheerder van dit schip, kent vooral aanbeveling 1 een bredere doorwerking. Van de Nederlandse Vereniging Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK) heeft de Raad namelijk begrepen dat naar aanleiding van deze aanbeveling in de sector het gesprek is opgestart over verbeteringen in de samenwerking tussen kapiteins en rederijen.

3. Opvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan de scheepsbeheerder Amasus:

Gebuurk 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.

Reactie Amasus

Amasus geeft in de reactie aan dat de kapitein middels het *Amasus Shipping Heavy lift and Project Cargo Manual* is geïnstrueerd om de reis zo te plannen dat potentiële zeer slechte

weersomstandigheden en zeecondities worden vermeden. Bovendien is de kapitein op meerdere manieren geadviseerd om een andere route te varen of te schuilen. Amasus geeft voorts aan de aanbeveling niet op te kunnen volgen, omdat deze niet wordt ondersteund met referenties naar geldende wet- en regelgeving. De wet- en regelgeving schrijft volgens Amasus juist voor dat de kapitein verantwoordelijk is voor het nemen van beslissingen gerelateerd aan veiligheid en milieuvervuiling.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling wordt niet opgevolgd. De voornaamste reden hiervoor is dat Amasus vindt dat de aanbeveling niet kan worden opgevolgd, omdat de wet- en regelgeving voorschrijft dat de kapitein verantwoordelijk is voor de veiligheid aan boord van een schip en niet de rederij of eigenaar. Zoals reeds aangegeven in paragraaf 2 van deze notitie beoogde de Raad met deze aanbeveling een appèl te doen op de eigen verantwoordelijkheid van de rederij of eigenaar voor de veilige vaart van de schepen die in bezit of beheer zijn, los van de juridische verantwoordelijkheid die een kapitein heeft voor de veiligheid aan boord van een schip. Vanuit die verantwoordelijkheid van de rederij of eigenaar is het in uitzonderlijke situaties nodig om een kapitein voor de uitvaart instructies op te leggen om de veiligheid van een schip en de bemanning te waarborgen.

Uit een brief die de Raad op 17 augustus 2022 ontving van de NVKK bleek dat ook de NVKK deze aanbeveling vanuit een ander perspectief bekeek en van mening was dat de aanbeveling niet is onderbouwd door een analyse van relevante wet- en regelgeving, conclusies of betrouwbare bronnen. Daarop is de Raad met de NVKK in gesprek gegaan om de reikwijdte en het doel van deze aanbeveling te verduidelijken. In dit gesprek kwam naar voren dat naar aanleiding van deze aanbeveling in de sector het gesprek is opgestart over verbeteringen in de samenwerking tussen kapiteins en rederijen. Daarmee kent deze aanbeveling een bredere doorwerking.

Aanbeveling 2

Aan de scheepsbeheerder Amasus:

Zorg dat stuwten 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:

- a. Het aantoonbaar gebruik maken van de bij scheepsbeheerder en medewerkers bestaande kennis van en ervaring met het vervoeren van bijzondere (stuk)lading.
- b. Het gebruiken van invoergegevens voor de sjoerberekeningen van (stuk)lading, die nauwkeurig en overeenkomstig met de werkelijkheid zijn.

c. Het opvragen van alle benodigde informatie bij het vervoeren van (stuk)lading en deze delen met de bemanning.

Reactie Amasus

Amasus geeft aan dat alle bijzondere ladingen de aandacht krijgen die ze verdienen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van een team van medewerkers van de scheepsbeheerder. Naar aanleiding van het voorval met de Eemslift Hendrika is dit team verder aangevuld met een Naval Architect. De sjoinstructie en –uitvoering hebben niets te wensen overgelaten volgens Amasus. De uitkomst van de berekeningen op basis van de werkelijke situatie was voldoende om te vertrekken. Ook vindt Amasus dat zij alle relevante informatie hebben gedeeld met de bemanning. Amasus geeft aan dat het lekken van de olie, waarvan het volgens Amasus aannemelijk is dat het een rol heeft gespeeld bij het ontstaan van het voorval, door de bemanning niet is gerapporteerd.

De les die Amasus op dit punt zelf leert is dat de bemanning de betrokken partijen, waaronder de betreffende afdelingen van de rederij, dient te informeren zodat tijdig de eventuele risico's beoordeeld kunnen worden om daarmee de juiste afweging te maken om het risico te verminderen. Amasus zal dit als instructie opnemen in de volgende revisie van de procedure 'management of change'.

Conclusie over opvolging

De aanbeveling wordt over het algemeen niet opgevolgd. Alleen aan punt 2a is deels tegemoetgekomen door het toevoegen van extra ervaring en kennis aan het team dat de bemanning adviseert over het stuwen en sjourren van bijzondere ladingen. De aanbevelingen 2b en 2c worden niet opgevolgd, omdat er op deze punten, in tegenstelling tot de bevindingen van de Raad¹, volgens Amasus geen problemen waren bij het voorval.

De door Amasus geformuleerde les heeft betrekking op het delen van informatie door de bemanning en niet op de eigen verantwoordelijkheid voor het verzamelen en delen van informatie.

Aanbeveling 3

Aan de scheepsbeheerder Amasus:

¹ Zo concludeert de Raad op p.39 van het rapport dat de berekening werd uitgevoerd met onnauwkeurige invoerdata en dat de berekening in de basis niet klopte. Over het opvragen en delen van alle benodigde informatie door de scheepsbeheerder concludeert de Raad op p.34 dat specifieke laad-, los of sjoinstructies van de cargadoor ontbraken en hier vervolgens ook niet om gevraagd is door de scheepsbeheerder.

Toets indien afgeweken wordt van het oorspronkelijke sjourplan of de gewijzigde manier van stuwen en/of sjourren voldoet om de lading veilig te kunnen vervoeren.

Reactie Amasus

Amasus geeft in de reactie aan dat de aanbeveling van de Raad voorbij gaat aan het feit dat de bemanning dagelijks vanaf vertrek de sjorringen heeft gecontroleerd en aangezet waar nodig. Amasus geeft voorts aan dat ze van mening zijn dat de roerpropellers voldoende waren vastgezet. Wel was sprake van het gebruik van verschillende soorten sjormaterialen, wat er toe kan hebben geleid dat er verschil in krachten op de banden en kettingen is ontstaan waardoor de lading is gaan schuiven. Amasus heeft op dit punt de les getrokken dat er bij het sjourren van een lading zonder overleg in principe geen gebruik mag worden gemaakt van gemixte materialen. Een andere les die Amasus zegt te hebben geleerd uit deze noodsituatie is om in principe vast te houden aan het oorspronkelijke geschreven sjourplan waarin stoppers ook waren opgenomen.

Conclusie over opvolging

Deze aanbeveling wordt niet opgevolgd. Amasus is namelijk van mening dat de lading voldoende was vastgezet om deze te kunnen vervoeren. Hoewel het positief is dat Amasus op dit punt zelf lessen leert uit het voorval, vindt de Raad het onverminderd van belang dat Amasus, in het geval dat toch wordt afgeweken van het oorspronkelijke sjourplan, expliciet toetst of de lading op deze manier veilig kan worden vervoerd.