

Van de redactie

Sinds de laatste uitgave is gepubliceerd, heb ik het Seafarers Research Centre van de Dalian Maritime University in China mogen bezoeken, waar Maritime FEEDBACK op uitstekende wijze wordt vertaald in standaardmandarijn. Het was ontzettend leuk om de indrukwekkende campus te zien en het personeel en de studenten te ontmoeten en het was voor mij echt een geruststelling te zien dat de toekomstige zee- lieden van China zo'n uitstekende maritieme opleiding krijgen.

Uiteraard zullen deze studenten, wanneer ze eenmaal de zee op gaan, geconfronteerd worden met vele risico's en gevaren, waarvan er enkele in deze uitgave van Maritime FEEDBACK worden toegelicht. Hoe garandeert het personeel op passagiersschepen de veiligheid van passagiers met een handicap of bijzondere behoeften? Wat moet je doen als zich een probleem voordoet met de besturing of met het manoeuvreren van je schip? Wat kun je doen als je vindt dat haventoeegangen onveilig zijn?

Zoals altijd hebben we ook een aantal nuttige lessen in het magazine opgenomen. We hopen dat u er profijt van zult hebben. Samen kunnen we onze bedrijfstak veiliger maken en samen vormen we een sterk team – iets wat is erkend door de Lloyd's Register Foundation, zoals u hieronder kunt lezen.

We kondigen in deze uitgave ook een nieuw initiatief aan in samenwerking met Witherby Publishing Group, waardoor onze boodschap een nog breder publiek zal bereiken.

PERSBERICHT

Witherby en CHIRP Maritime gaan zich samen inzetten voor de verbetering van de veiligheid en het welzijn van zeelieden

Witherby Publishing Group, een vooraanstaande maritieme uitgever, en **CHIRP Maritime**, een non-profitorganisatie, hebben aangekondigd dat zij gaan samenwerken om lessen die uit maritieme incidenten zijn getrokken, wereldwijd in de

sector onder de aandacht te brengen.

De rapporten en jaarlijkse samenvattingen van CHIRP zullen voortaan worden uitgebracht als e-books en digitaal worden verspreid door Witherby. Gebruikers kunnen de rapporten gratis downloaden via de 'Seamanship Library'-software van Witherby, de iPad App van Witherby en haar wekelijkse nieuwsbrief 'Shipping Regulations & Guidance'.

De CEO van Witherby, Iain Macneil licht toe: "Wij hebben als doel om zoveel mogelijk mensen in de maritieme sector te bereiken. We vinden het geweldig om met **CHIRP** te gaan samenwerken om zoveel mogelijk zeelieden toegang te bieden tot deze rapporten en om een nieuwe route te creëren voor het rapporteren van incidenten."

CHIRP Maritime geeft als commentaar: "Het is een spannende tijd voor **CHIRP Maritime**, 's werelds belangrijkste vertrouwelijke rapportageprogramma van gevaarlijke incidenten. Wij blijven ons inspannen voor een wereldwijd bereik. Wij zijn zeer verheugd dat we nu dit partnerschap met Witherby aangaan en wij denken dat dit initiatief onze horizon aanzienlijk zal verbreden, doordat het ons in contact brengt met degenen waar het om gaat – de zeelieden."

CHIRP Maritime – De zeeman staat VOOROP

Tot slot vraag ik uw aandacht voor een nieuw achtergrondartikel over gecombineerde laddervoorzieningen voor het aan boord gaan van de loods. Omdat de informatie te omvangrijk was om in Maritime FEEDBACK op te nemen, hebben we deze op onze website geplaatst. In het artikel over problemen met gecombineerde laddervoorzieningen verderop in deze uitgave vindt u een link naar deze informatie.

WE WENSEN IEDEREEN EEN BEHOUDEN VAART EN TOT ZIENS IN DE VOLGENDE UITGAVE.



CHIRP Maritime ontvangt prestigieuze LRF "Team of the Year 2018"

De prijs werd aan **CHIRP Maritime** uitgereikt tijdens de internationale conferentie van Lloyd's Register Foundation in Londen op woensdag 9 mei. John Rose, de voormalige directeur van **CHIRP Maritime** nam de prijs namens ons in ontvangst, een passende beloning voor Johns succesvolle bestuursperiode bij onze organisatie.

Het belang van dit eerbetoon mag, zeker tegen de achtergrond van de andere genomineerde kandidaten, niet worden onderschat.

Namens alle medewerkers van **CHIRP Maritime** willen we dan ook de gelegenheid te baat nemen om iedereen die ons steunt te bedanken voor hun vrijgevigheid en ruimhartigheid: onze bestuurders, leden van de Maritime Advisory Board, ambassadeurs, sponsors en particulieren, bedrijven en organisaties die tijd en middelen hebben geïnvesteerd in de ondersteuning van dit project. Tot slot bedanken we alle rapporteurs en alle zeelieden die met ons contact onderhouden en ons die belangrijke rapporten sturen.

JIJ MAAKT HET VERSCHIL

ALLE RAPPORTEN DIE CHIRP ONTVANGT, WORDEN TE GOEDER TROUW AANVAARD. HOEWEL WE ER ALLES AAN DOEN OM DE NAUWKEURIGHEID VAN ALLE REDACTIONELE ARTIKELN, ANALYSES EN COMMENTAREN DIE IN FEEDBACK WORDEN GEPUBLICEERD, TE WAARBORGEN, WIJZEN WE EROP DAT CHIRP GEEN UITVOERENDE MACHT HEEFT.

VERSLAG INDIENEN –

CHIRP beschermt te allen tijde de identiteit van onze rapporteurs. **CHIRP** is een vertrouwelijk programma, dus wij bewaren de persoonsgegevens van rapporteurs slechts zolang wij contact met hen moeten onderhouden.

ONLINE

Verslagen kunnen online worden ingediend, via ons beveiligde, versleutelde online formulier. <https://www.chirpmaritime.org/submit-a-report/>

VIA E-MAIL

Verslagen kunnen online worden ingediend, via ons beveiligde, versleutelde online formulier. reports@chirp.co.uk

RAPPORTEN ...

Noodprocedures voor passagiers met een handicap

SITUATIESCHETS: Een rapport dat aandacht vraagt voor de problemen die personen met een handicap op cruise- en passagiersschepen kunnen ondervinden wanneer zij standaardnoodprocedures volgen.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Mijn man en ik hebben een aantal keren met dit bedrijf gereisd, en bij beide gelegenheden werd er bij de veiligheidsoefening niets gezegd over mensen die fysiek niet in staat zijn om de scheepstrappen te gebruiken. Mijn man zit in een rolstoel en afgelopen jaar heb ik zelf gevraagd wat rolstoelgebruikers in een noodgeval moeten doen aangezien ons, heel begrijpelijk, werd verteld dat deze mensen niet de liften moeten gebruiken.

Verleden jaar werd ons verteld dat er stewards zouden zijn die ervoor zouden zorgen dat rolstoelgebruikers enz. bij hun verzamelplaats konden komen. Dit jaar merkten we op dat alle rolstoelgebruikers (of in elk geval degenen die aan onze verzamelplaats waren toegewezen) enigszins apart van de andere passagiers op de verzamelplaats werden gepositioneerd. De reden hiervan was dat wij, na de oefening en de briefing, konden vertrekken voordat de valide passagiers alle liften zouden bezetten. Doordat wij gescheiden werden van de valide passagiers, waren wij er ten onrechte van uitgegaan dat degenen die niet in staat waren zelf de trappen te gebruiken, specifieke instructies en een aparte briefing zouden krijgen. Ons werd verteld dat als het alarm zou gaan, wij naar onze hutten moesten gaan om warme jassen, mutsen, eventuele medicijnen en onze reddingsvesten te halen, waarna we ons naar onze aangewezen verzamelplaats moesten begeven. Ze zeiden ook dat als er rookvorming was, we laag moesten blijven en naar de trappen en onze verzamelplaats moesten kruipen, maar er werd niets gezegd over rolstoelgebruikers. Ik heb naderhand gevraagd wat mensen zoals mijn man moesten doen en men zei dat ik me geen zorgen hoefde te maken, omdat zij wisten welke hutten werden bezet door rolstoelgebruikers en dat aangewezen bemanningsleden deze mensen zouden ophalen en in een traplift naar beneden zouden brengen.

Ik heb de volgende vraag. Onze hut bevond zich op dek 12 en onze verzamelplaats op dek 7. Als nu het alarm was gegaan terwijl wij op een ander dek waren, hoe waren we dan bij onze hut gekomen om onze reddingsvesten, warme kleding, medicijnen enz. te halen of om daar klaar te staan voor iemand die ons mee naar beneden zou nemen? Ik geloof niet dat mensen die in paniek zijn, zowel valide als invalide mensen, eerst naar hun hut gaan om hun spullen op te halen en dan pas naar hun verzamelplaats. Vanuit het oogpunt van rolstoelgebruikers lijkt het mij zinvoller om op elk dek een verzamelplaats aan te wijzen. Op die manier zouden bemanningsleden, als het alarm gaat, op elk willekeurig dek mensen in rolstoelen kunnen begeleiden naar de plek waar zij naartoe zouden moeten.

Bovendien zou het handiger zijn als reddingsvesten al op de verzamelplaatsen aanwezig waren in plaats van in elke afzonderlijke hut, zodat de bemanning ze daar zou kunnen uitdelen en mensen zou kunnen helpen met het aantrekken van de reddingsvesten. Kortom, voor valide mensen die via de trap naar hun hut kunnen gaan, is het misschien geen probleem om hun spullen op te halen en dan naar hun

verzamelplaats te gaan, maar voor rolstoelgebruikers wel, omdat ze in dat geval de lift niet kunnen gebruiken.

Ik wil ook nog wijzen op het feit dat stewards vaak hun trolleys bij de hutten laten staan, waardoor het moeilijk, zo niet onmogelijk is om er met een rolstoel langs te komen.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board (MAB) heeft dit rapport uitvoerig besproken en merkt het volgende op:

Voor wat betreft wetgeving inzake invalide passagiers is er een EU-richtlijn (1177/2010) die eist dat op internationale en binnenlandse passagiersschepen in Europese wateren personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit dezelfde rechten moeten krijgen als andere passagiers. Op de Amerikaanse markt is een soortgelijke wet van kracht, namelijk de Americans with Disabilities Act (ADA). Het VK gaat nog verder en heeft de EU-richtlijn tot Britse wet verheven, waarin van bedrijven wordt geëist dat zij over procedures beschikken met betrekking tot gehandicapte passagiers en toegankelijkheid. De MAB vroeg zich af of er wellicht standaarddocumenten met beste praktijken bestonden waarnaar kon worden verwezen in contacten met verschillende bekende cruisebedrijven – maar blijkt dat er niet.

In het algemeen benadrukt de Maritime Advisory Board met betrekking tot passagiers met een handicap het volgende:

- Iedereen is anders, en het scala aan handicaps loopt uiteen van rolstoelgebondenheid tot mensen die:
 - een visuele beperking hebben, van slechtziendheid tot volledige blindheid;
 - een auditieve beperking hebben, van slechthorendheid tot volledige doofheid;
 - fragiel zijn, met bewegingsproblemen
 - niet hoorbaar spreken en niet in staat om vocaal te reageren; en
 - lijden aan een of meer geestelijke handicaps.

Alle mensen met bovengenoemde aandoeningen zouden specialistische zorg en aandacht in enigerlei vorm moeten krijgen.

- **CHIRP** begrijpt dat de procedures die de meeste bedrijven hanteren, waarborgen dat een gehandicapte passagier in het geval van een noodsituatie wordt bijgestaan door een of meer aan hem toegewezen getrainde bemanningsleden. Het zou wellicht verstandig zijn als een vertegenwoordiger van een schip met de passagier bespreekt welke ondersteuning hij nodig heeft in het geval van een noodsituatie. Een passagier met een handicap weet bijvoorbeeld welke medicijnen hij nodig heeft op de korte tot middellange termijn, hoe hij het best kan worden verplaatst, en welke andere specifieke vereisten er zijn met betrekking tot zijn handicap. Misschien is het mogelijk een vluchtkoffertje klaar te hebben staan voor een eventuele noodsituatie?
- Verder hebben we bij verschillende cruisebedrijven navraag gedaan over het feit dat de reddingsvesten zich in de hutten bevinden in plaats van bij de verzamelplaatsen. Sommige hebben er bewust voor gekozen alle reddingsvesten te verplaatsen naar een plek dicht bij de reddingsboten. Andere niet. Er werd aangegeven dat het op oudere schepen lastig is de reddingsvesten te verplaatsen, omdat er op die schepen onvoldoende ruimte is bij de reddingsboten.
- Ook heeft **CHIRP** begrepen dat op veel nieuwgebouwde

cruiseschepen de hutten voor gehandicapten dicht bij de verzamelplaatsen zijn. Dit is echter niet universeel en er zijn geen reglementaire vereisten van de IMO die voorschrijven dat hier rekening mee moet worden gehouden bij het ontwerpen van schepen.

Wat betreft de specifieke bezorgdheden die de rapporteur heeft geuit, blijkt uit haar rapport dat er een standaardnoodbriefing werd gehouden zonder speciale aandacht voor gehandicapte passagiers, zij het dat zij wel werden gescheiden van de valide passagiers. Hoewel elk bedrijf zijn eigen specifieke procedures hanteert, zou een passender reactie op de bezorgdheden van de rapporteur zijn dat passagiers met een handicap wordt gezegd dat zij in een noodsituatie moeten blijven waar ze zijn en om assistentie moeten vragen, waarna het personeel dat aan die passagier is toegewezen, de opdracht krijgt de passagier te assisteren.

CHIRP zou graag reacties over dit onderwerp ontvangen van zowel passagiers als de cruisesector. Dit kunnen reacties zijn van rapporteurs die de problemen die zij hebben ervaren, uiteenzetten, of ook van schepen en leidinggevenden van bedrijven die uitleggen hoe zij met dergelijke zaken omgaan. We zien ernaar uit reacties te plaatsen in onze rubriek "Ontvangen correspondentie" van Maritime FEEDBACK. Er zijn steeds meer mensen die na hun pensionering een reis op een cruiseschip gaan maken en **CHIRP** vindt dan ook dat dit onderwerp meer aandacht verdient.

----- EINDE RAPPORT

Afwijkingen in de roerstand

SITUATIESCHETS: Een rapport dat een schip beschrijft dat klaarblijkelijk te maken had met buitensporig bakboordroer.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Als onderdeel van mijn taken als loods moest ik een schip van de ene aanlegplaats naar de andere verplaatsen. Tijdens deze operatie merkte ik dat het schip een sterk bakboordroer had, dat ik op om en nabij de 5 tot 10 graden schatte. Ik wees het brugteam hierop en bij het aanmeren adviseerde ik de kapitein de roerstand van de stuurinrichting te vergelijken met het dienovereenkomstige roerstandindicatorscherm. Toen het schip echter uitvoer, zag de aanwezige loods dat de situatie niet veel verbeterd was.

Onlangs keerde hetzelfde schip terug naar onze haven. Tijdens het binnenlopen nam de aanwezige loods hetzelfde verschijnsel waar. Dit maakte het schip moeilijk bestuurbaar, reden waarom deze afwijking formeel werd gemeld aan de lokale autoriteiten.

Gisternacht voer ik op het schip. Voor vertrek besprak ik de kwestie met de kapitein en stond ik erop aanwezig te zijn bij het testen van de stuurinrichting. Een officier voerde de aangewezen tests uit en alles werd in orde bevonden.

Voor het uitvaren was het echter noodzakelijk een sleepboot vast te maken aan de middenkluis achter, dus ik bereidde de sleepbootkapitein erop voor dat ik controles zou uitvoeren om een vergelijking te maken tussen de roerstandindicator van de brug en de feitelijke roerstand die de sleepbootkapitein zou waarnemen. Gedurende de hele doorvaart was zo'n 50 mm roer zichtbaar boven de waterlijn en konden duidelijke afwijkingen worden waargenomen door de sleepbootkapitein.

Bij het afmeren was het onmiddellijk duidelijk dat het schip nog steeds een aanzienlijk bakboordroer had. Op verschillende momenten tijdens de doorvaart kon ik de roerstandindicator van het schip vergelijken met de waarnemingen van de

sleepbootkapitein. Uit deze vergelijkingen heb ik geconcludeerd dat het schip 8 à 9 graden meer bakboordroer had, dan wat op de brug werd aangegeven.

Het schip is gebouwd in 2017 en dus relatief nieuw en er is niets dat wijst op buitensporige vibratie of belasting op de stuurinrichting. Het stuurbedrag van het schip valt echter buiten de parameters die door de gemiddelde schipper als normaal worden beschouwd en zou onder bepaalde omstandigheden als onveilig kunnen worden aangemerkt. Ik vind dat de zaak nader onderzocht zou moeten worden.

Wat het bedrijf ons vertelde:

CHIRP heeft het desbetreffende bedrijf geschreven, waarna het bedrijf een grondig onderzoek heeft ingesteld. Hierbij werd ook de VDR nauwkeurig doorgelicht. Uit dit alles en uit de bedrijfsanalyse van de situatie kwam naar voren dat er geen sprake was van een externe kracht, zoals vastlopen van het schip, waardoor het probleem zou kunnen zijn veroorzaakt. Het bedrijf verzocht het bureau Class het schip te inspecteren. Hieronder volgt een uittreksel uit het Class-rapport met details over hun bevindingen en de daarop volgende reparatie in het droogdok. Het bleek te gaan om een beschadiging van de hydraulische plunjers van de stuurinrichting en de roerkoning. Het bedrijf kwam tot de conclusie dat de beschadiging van de stuurinrichting hoogstwaarschijnlijk het gevolg was van materiaal- of fabricagefouten tijdens de bouwphase van het schip.

In het droogdok werd de bodem van het schip geïnspecteerd; daaruit bleek dat er geen aanwijzingen waren voor beschadiging van het lakwerk aan de onderkant van de romp. Ook bij een inspectie van de schroefbladen en het roer werden geen gebreken geconstateerd.

De stuurinrichting, de roerkoning en het roerblad werden in het droogdok geïnspecteerd. De volgende beschadigingen werden opgemerkt;

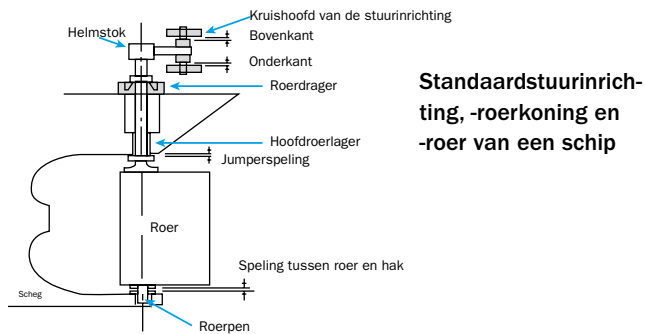
- *De borgingsbouten voor de geleidestanglagers van de stuurinrichting bleken kapot en de geleidestang bleek 20mm uit het lood.*
- *Er werden scheuren aangetroffen in de hydraulische plunjer aan bakboordzijde, verscheidene fundatiebouten zaten los, en de plunjer bleek licht uit het lood te staan.*
- *Verscheidene fundatiebouten van de plunjer van de stuurinrichting aan bakboordzijde zaten los.*
- *De spiebaan van de bovenste roerkoning bleek enigszins vervormd: er was een verschil van 25 mm tussen de positie van de bovenste en onderste lagers van de bovenste roerkoning ten opzichte van de echte middellijn.*
- *De bovenste en onderste spiebaan vertoonden een draaiing van ongeveer negen graden ten opzichte van de oorspronkelijke middellijn.*

Het Class-rapport bevat bovendien de volledige details van de reparatie die is uitgevoerd. Hierbij is de roerdrager grondig gereviseerd, zijn reparaties uitgevoerd aan de hydraulische plunjers en de fundaties van de stuurinrichting, heeft de roerkoning een warmtebehandeling ondergaan en is hij rechtgezet en zijn de vervormingen verspaand. De spiebaan van de helmstok en de drager van de roerkoning werden vervangen. Al het werk is uitgevoerd volgens technische specificaties van Class.

De reparaties werden gevolgd door magnetisch, penetrant- en ultrasoon onderzoek van reparaties die waren uitgevoerd door las- en machinale bewerkingen.

Na voltooiing van de reparaties werd het roerblad onderworpen aan een schommelingsstest en de stuurinrichting met bijbehorende alarmen werd volledig getest, met bevredigend resultaat. Bovendien was de aanwezige

inspecteur getuige van proeven op zee met de stuurinrichting tijdens manoeuvres en ook die waren bevredigend.



Standaardstuurinrichting, -roerkoning en -roer van een schip

Opmerkingen:

- De geleidestang van de stuurinrichting is een constructie die de zijwaartse verplaatsing van de hydraulische plunjerstangen geleidt, zodat de bewegingen van de helmstok de stuurhoek van het roer correct volgen. De geleidestang kan evenwijdig aan het kruishoofd van de stuurinrichting lopen of in plaats van het kruishoofd worden bevestigd, zoals boven afgebeeld. Het lager van de geleidestang is het bewegende deel van het mechanisme dat de bewegingen van de stuurplunjers overneemt en overdraagt op de helmstok, terwijl het langs de geleidestang beweegt.
- De borgingsbouten voor het lager van de geleidestang verbinden de stuurplunjers met de helmstok.
- De roerkoning is de cilindrische stalen staaf (of buis) die de helmstok met het roer verbindt. Deze is voldoende sterk en beweegt in azimut, zodat de bewegingen van de stuurinrichting de overeenkomstige directe beweging van het roer teweegbrengen.
- De spiebaan van de bovenste roerkoning ligt in het verbindingsstuk van de helmstok met de roerkoning, waarbij de spie ervoor zorgt (als hij correct is uitgelijnd en niet beschadigd is) dat de helmstokarm op de juiste plaats blijft ten opzichte van de stand van het roer, wanneer de helmstokarm correct is vastgezet op de bovenste conische fitting van de roerkoning.
- Een standaardstuurinrichting heeft twee hydraulische plunjers: één aan bakboordzijde en één aan stuurboordzijde van de roerkoning, om het hele scala aan roerbewegingen van stuurboord tot bakboord mogelijk te maken.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board vond ook dat dit incident een goed voorbeeld was van een bedrijf dat een ontvangen rapport opvolgde en er actie op ondernam. Afgezien van de technische details van de reparatie, was de teneur van het commentaar van de Advisory Board dat er een gevaarlijke situatie had kunnen ontstaan, zoals het vastlopen van het schip. Achteraf is het gemakkelijk te zien dat er een probleem was, ook al brachten de standaardtests van de stuurinrichting geen problemen aan het licht. Het is ook eenvoudig op te merken dat voor veel defecten (niet specifiek die in dit rapport, maar in het algemeen) geldt dat als het probleem niet onmiddellijk wordt ontdekt, het al snel als normaal wordt beschouwd – “Zo is het altijd al geweest”. De belangrijkste lering die uit dit rapport kan worden getrokken, is dan ook: als iets niet goed voelt, is er misschien een probleem – dus MELD DIT! Deze les is niet alleen van toepassing op de manoeuvreereigenschappen

van dit schip, maar op elk materieel dat of elke handeling die niet functioneert zoals je dat zou verwachten.

----- EINDE RAPPORT

Nieuwgebouwd schip – slechte besturing

SITUATIESCHETS: Een rapport dat een nieuwgebouwd schip beschrijft met slecht stuurgedrag in geladen toestand.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Beschrijving van gebeurtenis: Een loods rapporteerde dat bij het aanmeren van een bepaald schip een aanzienlijke hoeveelheid bakboordroer nodig was om een neiging van het schip om naar stuurboord te trekken, tegen te gaan. Het schip was geladen en de snelheid varieerde van zes tot negen knopen. Het weer en de diepte van het water werden niet beschouwd als factoren van enige invloed.

Het schip is een bulkcarrier van de nieuwe generatie met een zeer ronde, volle boeg en is het derde schip met deze rompvorm waarbij ik deze neiging ben tegengekomen. De eerste paar keer dacht ik dat het misschien aan het weer lag, maar nu denk ik dat het een eigenaardige eigenschap van het ontwerp is. Als het schip ongeladen is, is er geen enkel probleem.

Verdere dialoog:

CHIRP heeft de ontwerpers van deze specifieke categorie schepen om opheldering gevraagd over de gerapporteerde manoeuvreerproblemen, maar heeft geen reactie ontvangen. Daarnaast heeft zij een brief gestuurd aan de afdeling Quality Assurance van de scheepsbeheerders – en ook daarvan is geen reactie ontvangen.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board heeft dit rapport uitgebreid besproken. Sommige leden hadden in het verleden zelf ervaring opgedaan met andere nieuwgebouwde schepen waarbij slecht stuurgedrag was te wijten aan het ontwerp van het roer. Bij één zo'n categorie in het bijzonder was het nodig van roertype te veranderen en was het probleem opgelost met de installatie van een “high-lift”-roer.

In het algemeen worden proeven op zee voor nieuwbouwschepen uitsluitend met ballast uitgevoerd en wordt uit die resultaten het gedrag in beladen toestand geëxtrapoleerd.

Er werd op gewezen dat hier soortgelijke lessen uit geleerd kon worden als uit het eerder genoemde rapport over de roerstandindicator. Als het stuurgedrag van het schip niet goed voelt, meld dit dan aan uw managers voor nader onderzoek. Slechte manoeuvreereigenschappen vormen, als ze niet worden onderkend, een gevaar voor veilige navigatie en een risico van vastlopen of aanvaring in beperkte wateren.

CHIRP zal eveneens schrijven aan het desbetreffende classificatiebureau, niet alleen om hen van dit probleem bewust te maken, maar ook in een poging om te achterhalen of dit een bekend probleem is. Eventuele feedback zal worden gepubliceerd in een toekomstige uitgave van Maritime FEEDBACK.

Om de discussie te verbreden zou **CHIRP** graag van iedereen die soortgelijke problemen heeft ondervonden, bericht ontvangen.

----- EINDE RAPPORT

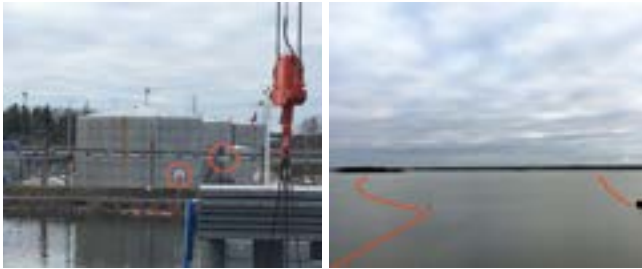
Navigatiehulpmiddelen

SITUATIESCHETS: Een rapport waarin problemen bij het naderen van een aanlegplaats als gevolg van problemen met navigatiehulpmiddelen worden beschreven.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Ik vaar momenteel op een lijnvaartdienst tussen twee havens. In haven A laden we buizen, die in haven B worden gelost. De aanlegplaats in haven A bevindt zich op het eiland xxx. Het is geen drukke aanlegplaats en hij wordt vooral gebruikt voor het transport van buizen.

Er zijn twee problemen met deze aanlegplaats. De hoofdgeleidelijn is voor het grootste deel nutteloos, omdat het hoge licht wordt gehinderd door een pijplijn. Volgens een loods is dit probleem zes jaar geleden aan de autoriteiten gemeld, maar is er tot op heden niets gedaan om het te verhelpen. Een ander probleem is de positie van een van de bakens. De ligging van dit baken maakt het lastig de aanlegplaats te bereiken bij een krachtige noordelijke of zuidelijke wind. Daar komt nog bij dat het baken onverlicht is. Ik heb al meerdere bijna-aanvaringen met dit baken meegemaakt. Verplaatsing van het baken zou veel helpen. (zie de foto's hierna).



Geleidelichten die verborgen gaan achter een pijplijn, en een beeld van de nadering van de aanlegplaats – kijkend in westelijke richting.

Geleerde lessen

- In bepaalde omstandigheden is het lastig de aanlegplaats te naderen.
- De positie van één (onverlicht) baken is niet logisch gezien de inrichting van de aanlegplaats.
- Er is niets gedaan aan een navigatiehulpmiddel dat verborgen gaat achter een pijplijn, wat navigeren gevaarlijk maakt.

Verdere dialoog:

CHIRP heeft rechtstreeks de operationeel directeur van de haven aangeschreven, maar geen reactie ontvangen. Vervolgens hebben we de hoofd-hydrograaf van het desbetreffende land geschreven, die direct antwoordde. Hij bedankte CHIRP voor het rapport en zei dat hij de e-mail had doorgestuurd naar de afdeling die de supervisie heeft over plaatselijke havenautoriteiten en over de verantwoordelijken voor vaarwegen en nautische middelen binnen hun waterfront. We hebben geen verder commentaar van die specifieke afdeling ontvangen.

Commentaar van CHIRP

Het commentaar van de Maritime Advisory Board luidde dat alle informatie die wordt afgedrukt op een kaart, altijd up-to-date moet zijn. In dit geval was de informatie met betrekking tot de geleidelichten onjuist. Hoewel is verklaard dat het probleem enkele jaren geleden was gemeld aan de lokale autoriteiten, lijkt het erop dat geen actie is ondernomen.

Het doet niet ter zake dat de aanlegplaats nog maar weinig wordt gebruikt – het gaat erom dat alle informatie die op een kaart wordt afgedrukt, altijd correct dient te zijn.

CHIRP heeft de desbetreffende kaart bekeken en het is duidelijk dat het baken dat in het rapport wordt genoemd, de haventoeegang obstrueert, met name wanneer je door een koersafwijking in de richting van het baken wordt gedreven. Hoewel de in kaart gebrachte informatie in dit geval juist is, kan **CHIRP** er alleen maar mee instemmen dat de haventoeegang problematisch lijkt te zijn.

Als algemene opmerking wijst zij erop dat er altijd de mogelijkheid is onjuist in kaart gebrachte navigatiehulpmiddelen te melden bij het hydrografisch kantoor. Voor kaarten van de Britse Admiraliteit is de procedure in onderstaande link beschreven; deze kan door alle zeelieden worden gebruikt voor het melden van bijgewerkte informatie waarover zij eventueel beschikken. Daarnaast kan aanvullende informatie worden gevonden in *The Mariners Handbook – Hoofdstuk 8 (NP100)* <https://www.gov.uk/guidance/use-of-third-party-data-and-h-notes#hydrographic-notes>

----- EINDE RAPPORT

Houdbaarheidsdata van levensmiddelen en veiligheidsuitrusting

SITUATIESCHETS: Een rapport dat de levering van levensmiddelen met een verstreken houdbaarheidsdatum beschrijft. Soortgelijke lessen kunnen worden geleerd met betrekking tot veiligheidsuitrusting met een houdbaarheidstermijn.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Bij het laden van levensmiddelen in haven A ontdekte de bemanning van het schip dat van een aantal producten de houdbaarheidsdatum was verstreken.

Het bedrijf voerde daarop zijn eigen onderzoek uit en verklaarde dat levensmiddelen waarvan de houdbaarheidsdatum is verstreken, kunnen leiden tot gezondheidsproblemen, voedselvergiftiging en het risico van ziektes. Het verklaarde dat de oorzaak lag bij ondeugdelijke controles en/of standards bij de leverancier.

Voedingsmiddelen met een verstreken houdbaarheidsdatum of verkeerd bewaarde voedingsmiddelen vormen een mogelijke oorzaak van gezondheidsproblemen aan boord. Tijdens de levering dienen te allen tijde strenge, preventieve maatregelen te worden genomen. Het transport, de opslag, de bereiding en het opdienen van levensmiddelen en voedsel moeten in overeenstemming zijn met de procedures en instructies van het bedrijf.

Bij levering en vóór opslag in de provisiekamers, moeten de houdbaarheidsdata van de levensmiddelen worden gecontroleerd. Levensmiddelen met een (bijna) verstreken houdbaarheidsdatum moeten worden geretourneerd aan de leverancier. Als het schip de haven al heeft verlaten, moet het bedrijf hier zo snel mogelijk van op de hoogte worden gebracht met de noodzakelijke bewijzen (foto's).

Koks en personeel in de kombuis moeten ervoor zorgen dat er geen voedingsmiddelen met een verstreken houdbaarheidsdatum worden geconsumeerd. Voedingsmiddelen zouden moeten worden geconsumeerd op volgorde van eerstvolgende houdbaarheidsdatum. Het 'first in

– first out'-principe van voorraadrotatie moet bij de opslag van alle levensmiddelen in acht worden genomen.

Commentaar van CHIRP

De **CHIRP** Maritime Advisory Board heeft dit rapport besproken en uitgebreid stilgestaan bij enkele opmerkingen van het bedrijf. Sommige bedrijven hebben procedures waarbij de kapitein contant geld krijgt om te betalen voor levensmiddelen. In die gevallen heeft de kapitein vaak de vrije hand in de keuze van een scheepsbevoorrader. Het gevaar zit hem hierbij in het feit dat onvermijdelijk een keuze moet worden gemaakt tussen prijs en kwaliteit – goedkoper is niet altijd beter.

Andere bedrijven hebben weer hun eigen lijst met voorkeursbevoorraders in de verschillende havens. Als dat het geval is, kunnen die bevoorraders door het bedrijf aan controles worden onderworpen om te waarborgen dat aan standaards en verwachtingen wordt voldaan. Ook kan het bedrijf eventuele klachten over geleverde levensmiddelen waarvan de houdbaarheidsdatum is verstreken, direct oppakken en kan de bevoorrader daar actie op ondernemen.

Levensmiddelen met een verstreken houdbaarheidsdatum kunnen, zoals in het rapport wordt gesteld, leiden tot gezondheidsproblemen. Producten met een 'te gebruiken tot'-datum kunnen redelijk snel bederven. Voorbeelden zijn zuivelproducten, salades, fruit, verse vis en vers vlees. 'Ten minste houdbaar tot'-data staan vaak op diepvries-, gedroogde en ingeblikte producten. Om ervoor te zorgen dat standaards worden nageleefd en dat alle voedingsmiddelen vóór het verstrijken van de houdbaarheidsdatum worden gebruikt, is het aan te bevelen geen te grote hoeveelheden in te kopen en te zorgen voor een goede voorraadrotatie. Daarnaast moet worden opgemerkt dat ook de temperatuur van levensmiddelen die worden geladen van groot belang is vanuit het perspectief van gezondheid en veiligheid. Diepvriesproducten mogen niet worden geaccepteerd als ze niet bevroren zijn, en gekoelde producten moeten worden geleverd met een temperatuur van tussen de 0°C en +5°C. Tot slot moet kruisbesmetting tussen producten met een verstreken houdbaarheidsdatum, ontdoode diepvriesproducten en te warme gekoelde producten worden vermeden.

Een goed gevoede en gezonde bemanning is in het algemeen een gelukkige bemanning.

Als algemene les wil de Board noemen dat de levering van goederen met een (bijna) verstreken houdbaarheidsdatum niet alleen voorkomt bij levensmiddelen. Dit kan namelijk ook het geval zijn bij de levering van medicijnen, signaalvuurwerk, of veiligheidsuitrusting met een houdbaarheidsdatum. Let erop dat slijpschijven eveneens een 'te gebruiken tot'-datum kunnen hebben.

----- EINDE RAPPORT

Problemen met gecombineerde laddervoorzieningen

CHIRP ontvangt nog steeds veel rapporten van loodsen die geconfronteerd worden met niet-conforme loodsladdervoorzieningen. In reactie op het artikel in Maritime FEEDBACK 50 hebben we een groot aantal rapporten ontvangen over gecombineerde laddervoorzieningen. Enkele van deze rapporten waren zeer gedetailleerd en te omvangrijk om in FEEDBACK te worden opgenomen. **CHIRP**

heeft daarom een achtergrondartikel over dit onderwerp gemaakt. Dit achtergrondartikel besteedt aandacht aan een aantal problemen met gecombineerde laddervoorzieningen die worden gebruikt om over te stappen, en met ladders die opgetuigd zijn met een toegangsluik in het valreepplatform. De gevallen van non-conformiteit worden toegelicht, evenals de vereisten om de problemen te verhelpen. Daarnaast heeft **CHIRP** de volledige tekst van de IMO-resolutie inzake de vereisten voor loodsladders en valrepen, plus de IMPA Pilot Boarding Poster in dit artikel opgenomen.

Het achtergrondartikel is te vinden op onze pagina met publicaties op <https://www.chirpmaritime.org/wp-content/uploads/2018/04/20180424-Rigging-of-Combination-Ladders.pdf> en is bedoeld voor zowel zeelieden als bedrijfsleidingen.

----- EINDE RAPPORT

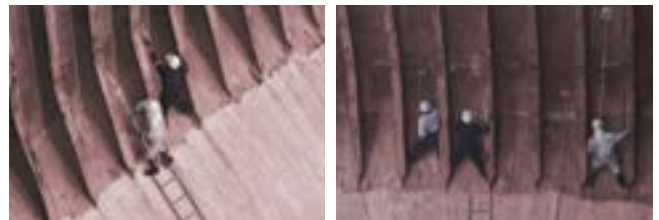
Veilige praktijken – werken op hoogte en in laadruimen

SITUATIESCHETS: CHIRP heeft verscheidene rapporten ontvangen over onveilige praktijken bij het werken in laadruimen en bij het werken op hoogte met scheepskranen.

Wat de rapporteur ons vertelde (1):

Een bemanningslid rapporteerde dat, terwijl zij met een bulkcarrier in afwachting van een lading graan voor anker lagen, het management van het schip hun de opdracht gaf het laadruim over te schilderen. De bemanning kreeg geen persoonlijke beschermingsmiddelen, zoals handschoenen, stofmaskers en oogbescherming. De ruimen werden behandeld met chemicaliën en er werd geschilderd van zonsondergang tot zonsopgang – wat ook inhield dat de bemanning onbetaald overwerk verrichtte.

In deze specifieke haven geldt een algemeen verbod op al het schilderwerk.



Ladder niet vastgezet en bemanning in een gevaarlijke positie met valrisico

Commentaar van CHIRP

CHIRP wijst erop dat, nog afgezien van de gebrekkige veiligheidsomstandigheden waarin het management van het schip de bemanning liet werken en het ontbreken van persoonlijke beschermingsmiddelen, de meest gangbare eis bij het laden van graan in bulkcarriers is dat het ruim 'grain clean' is. Dit houdt in dat het ruim moet worden gewassen met schoon water en dat alle resten van eerdere ladingen moeten worden verwijderd. Het ruim moet vrij zijn van schadelijke stoffen en losse verfdreuzels, en het moet geurvrij zijn. In dit specifieke geval en met de activiteiten die werden ondernomen was er een inherent gevaar dat de ruimen in het geheel niet geurvrij zouden zijn. Laadruimen worden in het algemeen geïnspecteerd vóór het laden van graan en elke geconstateerde tekortkoming betekent dat de huur van het ruim wordt opgeschort totdat de tekortkoming is hersteld.

Wat de rapporteur ons vertelde (2):

Een schip rapporteerde onveilige arbeidsomstandigheden bij het verwijderen van roest en het schilderen van de laadruimen van het luikhoofd tot de bovenkant van de ballasttanks. Hierbij moest gebruik gemaakt worden van de scheepskraan met een kooi, of soms met een bootsmanstoel die aan de kraan hing.



Onveilige praktijken en rijden met een kraan

Commentaar van CHIRP

Terwijl sommige werkpraktijken met betrekking tot niet-gezekerde uitrusting opmerkelijke overeenkomsten vertonen met het voorgaande rapport, vestigt **CHIRP** de aandacht op de foto waarop bemanningsleden in een kooi rijden terwijl ze de bovenste delen van het ruim schilderen. Kranen en bijbehorende uitrusting die worden gebruikt voor het verplaatsen van bemanning, moeten voor dat doel als 'manriding' worden aangeduid, wat in het algemeen inhoudt dat een kraan moet zijn uitgerust met een veiligheidsrem. Hij moet ook door Class zijn goedgekeurd voor gebruik bij het verplaatsen van personeel. In bovengenoemd voorbeeld is de kraan vrijwel zeker niet voor dit doel aangewezen.

Wat de rapporteur ons vertelde (3):

Bij een verplaatsing van personeel van ons schip naar de bunkerbak, moest een opziener worden overgebracht van ons schip naar de bak via een "Billy Pugh"-mand.

De bunkeropziener die moest worden overgebracht, ging in het midden van de de "Billy Pugh" staan. Dit gebied is uitsluitend bedoeld voor bagage en de correcte manier van overbrengen van personeel is dat de persoon in kwestie aan de buitenkant van de mand op de vloerring gaat staan met de armen door het net.

Dit incident was met name teleurstellend omdat de opziener vóór de uitvoering van zijn taak had deelgenomen aan de veiligheidsmeeting. De operatie was doorgesproken, en de overdrachtprocedure was helemaal doorgelopen met de opziener. Tijdens de overdracht heeft zich verder geen incident voorgedaan.

Commentaar van CHIRP

CHIRP merkt in aanvulling op het commentaar van de rapporteur op dat alle personen die betrokken zijn bij een personeelsoverdracht, volledige PBM's moeten dragen, inclusief reddingsvesten.

Hoewel de volgende link van de Standard P+I Club voornamelijk gericht is op de overdracht van personeel van het ene schip naar het andere, bevat hij toch vele aspecten die relevant zijn voor deze rapporten, evenals nuttige richtsnoeren voor iedereen. In het artikel staan ook afbeeldingen van de

Billy Pugh-constructie voor personeelsoverdracht.

<http://www.standard-club.com/media/23827/StandardSafetyPersonnelTransferJuly2010.pdf>

Nadere richtsnoeren zijn te vinden in de MCA Marine Guidance Note MGN332 (M+F) Lifting Operations and Lifting Equipment Regulations 2006. Wij vestigen met name de aandacht van onze lezers op Regulation 7 van de bijlage, waarin staat dat de werkgever ervoor dient te zorgen dat hefapparatuur alleen voor het tillen van personen wordt gebruikt als deze apparatuur voor dat doel is ontworpen. Verder staat er dat hefapparatuur die is ontworpen voor het tillen van personen moet zijn voorzien van passende middelen om vallen te voorkomen.

De Code of Safe Working Practices vermeldt het volgende:

- 19.11.4 Hijs geen personen omhoog, tenzij de apparatuur daartoe is ontworpen of aangepast, en voor dat doel is uitgerust, of in gevallen van nood of bij reddingsoperaties.
- Paragraaf 31.13 is in zijn geheel gewijd aan de overdracht van personeel.

..... EINDE RAPPORT

Ongeoorloofde aanpassing

SITUATIESCHETS: Een rapport waarin een gevaarlijke aanpassing aan een aluminium trapladder wordt beschreven.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Tijdens een routineveiligheidsinspectie van de stuurmachinekamer zag de veiligheidsofficier aan boord een ongeoorloofde aanpassing aan een draagbare aluminium ladder. De ladder was op een primitieve manier verlengd door twee stukken hout aan de zijkanen van de ladder te bevestigen. Aan het uiteinde daarvan was een houten spreidlat/trede vastgemaakt. De afstand van de aluminium treden tot aan de houten spreidlat/trede was bijna een extra meter.

De stukken hout vertoonden zichtbare barsten en scherpe randen en er staken twee spijkers twee centimeter uit het hout. Bovendien had de aanpassing tot gevolg dat de ladder instabiel was, omdat hij ongelijk was als hij rechtop op het dek werd geplaatst.

De veiligheidsofficier wees erop dat uitrustingsonderdelen, zoals draagbare ladders, nooit mogen worden aangepast, omdat dat buiten hun ontwerpparameters valt en de ladders onveilig voor gebruik maakt. Bovendien zou het certificaat van de fabrikant voor veilige belasting van de ladder van rechtswege ongeldig worden. Als dit type aanpassing zou worden opgemerkt tijdens een inspectie door een derde partij, zoals een havenstaatcontrole, zouden de inspecteurs hier zeker over vallen.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board merkte op dat dit een klassiek geval is van het niet gebruiken van "het juiste gereedschap voor de juiste klus" en stemde in met het commentaar van de veiligheidsofficier aan boord. Ongeoorloofde aanpassing kan leiden tot defecte uitrusting en mogelijk letsel. Vanuit menselijk oogpunt gezien was de persoon die de ladder had aangepast, duidelijk niet op de hoogte van, of niet gericht op, de gevaren die deze praktijk zou kunnen opleveren. Als we even naar het "dodelijke dozijn" menselijke fouten kijken, zien we het volgende:

- **Lokale praktijken** – Lever geen haastwerk af en zorg ervoor dat de lokale "normen" niet de nieuwe standaard worden.

- **Cultuur** – Heb je echt een goede veiligheidscultuur – bekommert iedereen aan boord en de bedrijfsleiding aan de wal zich echt om veiligheid?
- **Situationeel bewustzijn** – Stel jezelf de vraag “Is er iets aan mijn aandacht ontsnapt?”
- **Gemakzucht** – Als je een klus gaat uitvoeren, volg dan de procedures – ze werken echt.
De Code of Safe Working Practices gaat uitvoerig in op het onderwerp draagbare ladders. Zie de paragrafen 11.8.4–11.8.5, 17.3, A17.2/3–A17.2/4, 22.2.9, 22.6, 28.6.3.

----- EINDE RAPPORT

Oververhitting van lichtarmaturen

SITUATIESCHETS: Een nieuwe melding van een reeds bekend gevaar dat het bedrijf al eerder had geïdentificeerd en waarop actie was ondernomen.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Tijdens een nachtelijke routineveiligheidspatrouille van de brandwacht rapporteerde een waker aan de officier van de wacht dat hij de geur van smeltende kabels waarnam, afkomstig van een lichtarmatuur in de accommodatieruimten. De elektriciens werd direct opgeroepen om de oorzaken van dit incident te onderzoeken. Uit dit onderzoek bleek dat een condensator van een tl-lamp oververhit was geraakt. Dit had weer tot gevolg dat dichtbij liggende kabels verbrand waren. De elektriciens heeft de condensator en de verbrande kabels vervangen. Vervolgens werkte de lamp weer gewoon zonder verdere incidenten.

Het management van het bedrijf werd via het interne rapportagesysteem voor bijna-incidenten op de hoogte gesteld en de veiligheidsafdeling heeft de zaak opgevolgd. De volgende punten zijn opgemerkt:

In de voorgaande twaalf maanden hadden zich twee soortgelijke incidenten voorgedaan op schepen van het bedrijf en beiden met deze specifieke condensator die afkomstig was van één enkele fabrikant. Als gevolg van deze twee incidenten heeft het bedrijf de volgende actie ondernomen:

- Alle schepen in zijn vloot die waren uitgerust met dit specifieke lichtarmatuur moesten de condensators

vervangen door een recenter product.

- Het systeem voor gepland onderhoud is voor alle schepen met dit armatuur uitgebreid met instructies voor een halfjaarlijkse inspectie en voor het eenmaal per vier jaar vervangen van de condensators.
- De fabrikant heeft 500 condensators geleverd aan de schepen in kwestie.

In dit specifieke geval waren de vervangende condensators voorafgaand aan het incident aan boord ontvangen, maar nog niet geïnstalleerd. Verder bleek uit het laatste routinerapport aan het bedrijfsmanagement dat de inspectie en het onderhoud van de verlichting van de accommodatie onlangs probleemloos zijn uitgevoerd.

Na onderzoek van de defecte condensator bleek dat dit type condensator nog steeds aanwezig was aan boord. Het bedrijf gaf de instructie om alle oude condensators te vervangen en voldoende reservecondensators te bestellen.

Oververhitting en uitval van condensators in tl-lampen vormen een brandrisico. Het is van belang dat condensators van brandvertragend materiaal worden gebruikt en dat deze worden uitgerust met een passende thermische zekering. De lichtarmaturen in de machinekamer en in de accommodatieruimten moeten regelmatig worden geïnspecteerd om te garanderen dat ze in goede conditie verkeren.

De PMS-vereisten en de instructies van het bedrijf, met name die welke voortkomen uit gevaarlijke incidenten, zouden direct ten uitvoer moeten worden gelegd.

Commentaar van CHIRP

Uit dit rapport komt duidelijk naar voren hoe waardevol het is als bedrijven een doeltreffend systeem hebben voor het rapporteren van bijna-incidenten. Het laat ook zien dat zelfs met een rapportagesysteem dingen fout kunnen gaan. Als een gevaar is geïdentificeerd en er actie is ondernomen om het probleem te verhelpen (wat enige tijd kan duren), moet hiervan melding worden gemaakt in de overdrachtsverslagen voor personeel aan boord. Daarnaast zou een bedrijf om een bevestiging kunnen vragen van een herstelactie. Als dat was gebeurd, zou daadwerkelijk zijn gewaarborgd dat een gesloten-lus-instructie juist was uitgevoerd.

We bedanken de sponsors van het **CHIRP Maritime** programma. Dit zijn:



The Corporation of
Trinity House



Witherby



The UK P&I Club



TT Club Mutual
Insurance Ltd



International
Foundaton for Aids to
Navigation (IFAN)



Cammell Laird



The TK Foundation



Lloyd's Register
Foundation



The Britannia Steam Ship
Insurance Association Ltd