

Van de redactie

In een recent rapport van een grote Europese verzekeringsgroep stond een analyse van wereldwijd verloren gegane schepen en scheepvaartongevallen in 2017. Uit dit rapport bleek dat het aantal verloren gegane schepen in de afgelopen tien jaar met een derde is gedaald, wat erg goed nieuws is. In verreweg de meeste gevallen gaat een schip verloren door een aanvaring, maar het komt ook voor dat een schip vastloopt of dat er een storing is in de machines. Al die oorzaken zijn in de loop der jaren in **CHIRP** Maritime Feedback aan de orde gekomen, en we zouden daar allemaal van moeten leren, zodat de aantallen blijven dalen.

Bij één op de vier schepen die verloren gaan, is sprake van slecht weer, dus wellicht kunnen we dat aantal omlaag brengen door meer aandacht te besteden aan het zekeren van onze schepen voordat ze een stormgebied binnenvaren of door de baan die een storm waarschijnlijk gaat nemen in de gaten te houden en ervoor te zorgen dat we het gebied met het slechtste weer vermijden.

Het rapport vermeldt ook dat op vrijdagen iets meer schepen verloren gaan dan op de andere dagen van de week. Het verschil is niet groot, dus niemand zal suggereren dat schepen op vrijdagen in de haven moeten blijven liggen, maar het zou verstandig kunnen zijn om iets alerter te zijn en geen 'weekend'-gevoel toe te laten waardoor uw waakzaamheid zou kunnen verminderen.

Een teleurstellende constatering in het rapport is dat 75% tot 96% van de ongevallen het gevolg is van menselijke fouten. Oppervlakkig beschouwd zijn alle ongevallen het gevolg van menselijke fouten – zelfs wanneer apparatuur kapot gaat, kan dat worden afgeschoven op de mensen die deze ontworpen en gebouwd hebben – maar bij **CHIRP** Maritime denken we dat het alleen mogelijk is ergens zinvolle lessen uit te trekken als we het oppervlakkige niveau overstijgen en op zoek gaan naar de onderliggende oorzaken. Het is nogal gemakkelijk om een individu ergens de schuld van te geven, terwijl we ons eigenlijk moeten afvragen waaróm hij of zij de fout maakte die het ongeval veroorzaakte. Lag het aan een slechte opleiding, en moeten we dus onze leerinstellingen verbeteren? Of was het vermoeidheid, en was de vermoeidheid een gevolg van onvoldoende bemanning, of ziekte, of een andere oorzaak? Dat is de reden dat alle rapporten op onze website zijn geanalyseerd in een poging de onderliggende oorzaken van ongevallen en bijna-ongevallen vast te stellen. En dat is ook waarom we investeren in onderzoek naar gezichtsvermogen en waarneming. Alleen als we de onderliggende oorzaken begrijpen, kunnen we de ongevallen die daar het gevolg van zijn, voorkomen.

Ik hoop dat u nooit een nummer van **CHIRP** Maritime tegenkomt waarin we een individu de schuld geven van een fout zonder verder te kijken, en ik hoop dat de rest



Bij één op de vier schepen die verloren gaan, is sprake van slecht weer, dus wees extra voorzichtig wanneer er een storm nadert

van de wereld ons snel zal volgen in onze pogingen om de onderliggende oorzaken van ongevallen, incidenten en bijna-ongevallen vast te stellen.

In deze uitgave van **CHIRP** Maritime Feedback worden zeer uiteenlopende incidenten behandeld en het is bemoedigend dat we ook rapporten hebben ontvangen uit de pleziervaart en de visserijsector. Blijf ze sturen!

We beginnen dit nummer met opnieuw een rapport van onveilige loodsladdervoorzieningen waarbij, zoals het rapport zegt, sprake is van een 'grove veronachtzaming van de veiligheid'. De regels voor loodsladders zijn helder en er is voldoende bekendheid aan gegeven, maar het lijkt erop dat er nog steeds schepen zijn die de boodschap niet hebben meegekregen. We besteden ook aandacht aan een aantal gevallen waarin geen gebruik werd gemaakt van persoonlijke beschermingsmiddelen, ook al was het een kleine moeite geweest om een reddingsvest of antislipschoenen aan te doen.

Er is ook een tijdige waarschuwing dat u ervoor moet zorgen dat u altijd de actuele editie van een kaart gebruikt en ik hoop dat het voor zich spreekt dat alle kaarten naar behoren worden bijgewerkt.

Vervolgens gaan we het hebben over communicatie, en het advies dat onze Maritime Advisory Board geeft is nuttig voor alle zeelieden. Closed-loop-communicatie is van vitaal belang om ervoor te zorgen dat uw collega's altijd precies begrijpen wat u bedoelt. We zien verderop in dit nummer dat het nooit goed is om kortaf tegen mensen te doen. We citeren uit het laatste rapport uit deze editie: 'de machinekamer moet weten hoe het naderen of verlaten van een haven vordert'.

TOT ZIENS IN DE VOLGENDE UITGAVE, WEES VOORZICHTIG!

ALLE RAPPORTEN DIE CHIRP ONTVANGT, WORDEN TE GOEDER TROUW AANVAARD. HOEWEL WE ER ALLES AAN DOEN OM DE NAUWKEURIGHEID VAN ALLE REDACTIONELE ARTIKELLEN, 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 ...

Onveilige voorzieningen voor het aan en van boord gaan van de loods

SITUATIESCHETS: Een rapport waaruit een grove veronachtzaming van de veiligheid naar voren komt, doordat het leven van de loods in gevaar werd gebracht als gevolg van een volledig onnodig risico.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Op de avond van de 17e april verzocht het schip om een loods om het schip de haven uit te loodsen. De weersomstandigheden waren goed. Het schip werd gevraagd een loodsladder op te tuigen aan de aflandige zijde en om aan nog een paar andere vereisten te voldoen met betrekking tot de sleepboot- en ontmeringsprocedures. De kapitein bevestigde dat het schip in alle opzichten klaar was om uit te varen. De loods trof voorbereidingen om kort daarna vanaf een loodsboot aan boord te gaan van het schip. Toen hij bij het aan boord gaan zijn gewicht op de ladder plaatste, schoot de ladder met ongeveer de lengte van een laddersport omlaag. Hij testte de ladder nogmaals, en toen deze hem bleek te houden klom hij verder omhoog. Toen de loods op dekniveau kwam, zag hij dat een officier (van zo'n twee meter lang en 140 kilo zwaar) de ladder tegen de zijkant van het dek hield om te voorkomen dat de ladder omlaag zou schieten. Het was zelfs zo dat de officier de ladder op zijn plaats hield met alleen zijn lichaamsgewicht, want de ladder was aan GEEN ENKEL bevestigingspunt vastgemaakt! Bij aankomst op de brug bracht de loods onmiddellijk verslag uit van de situatie aan de kapitein, die hem zijn excuses aanbod. Na het uitloodsen van het schip, was de loods gereed om van boord te gaan. Wederom was de ladder echter niet bevestigd en was slechts één sport achter een op het dek gelast hoekijzer "vastgehaakt". De loods beklagde zich er opnieuw over dat de ladder niet was vastgemaakt, waarop een van de bemanningsleden ging staan springen op de ladder om te laten zien dat hij veilig genoeg was! Aangezien het schip de haven verliet en andere schepen op loodsdiensten wachtten, besloot de loods van boord te gaan en hebben zich verder geen incidenten voorgedaan.

Wat het bedrijf ons vertelde:

CHIRP schreef het desbetreffende bedrijf aan, en dit reageerde door **CHIRP** Maritime te bedanken dat ze dit onder hun aandacht hadden gebracht. De volgende punten geven de essentie weer van de reactie van het bedrijf;

- Het was grove nalatigheid van de bemanning die de bevestiging van de ladder moest controleren.
- Of de ladder aan één punt op het dek was bevestigd, kan niet met zekerheid worden vastgesteld.
- Het is de eerste keer dat een dergelijk geval zich voordoet binnen onze vloot.
- We zullen alle noodzakelijke stappen nemen om te voorkomen dat dit nogmaals gebeurt.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board bedankte het bedrijf voor zijn reactie op dit rapport en was het eens met het bedrijf dat deze praktisch eenvoudig onaanvaardbaar was. Ongeacht of de ladder aan één punt op het dek was vastgemaakt of helemaal niet, hij was niet correct opgetuigd en er was ook niet gecontroleerd of je er veilig mee aan of van boord kon gaan. **CHIRP** beschikt over heel veel rapporten over ladders die niet correct zijn bevestigd aan het dek. Enkele daarvan staan op onze Facebook-pagina (<https://en-gb.facebook.com/Chirpmaritime/>). Het gebruik van beugels, spreidlatten, hoekijzers en dergelijke zijn stuk voor stuk onveilige methodes om een ladder te bevestigen. De losse uiteinden van de zijlijnen van de ladder moeten bevestigd (vastgebonden) worden aan oogbouten of dekbeslag; dit moet op enige afstand van de zijrailingen van het schip – ten minste 915 mm – en op zodanige wijze dat de bemanning er geen last van heeft.

CHIRP wijst er nogmaals op dat geen enkele loods zich ooit gedwongen moet voelen om aan of van boord te gaan via een ladder waarvan hij denkt dat die onveilig is. We blijven dit herhalen zolang het nodig is en stimuleren alle loodsen om onbevredigende laddervoorzieningen te rapporteren aan de havenautoriteiten en instanties voor havenstaatcontrole, die hun loodsen in dit opzicht actief zouden moeten ondersteunen.

----- EINDE RAPPORT

Visserij- en pleziervaartuigen – reddingsvesten

SITUATIESCHETS: Twee rapporten die de gevaren van het niet dragen van een reddingsvest benadrukken.

Wat de rapporteur ons vertelde (1):

Ik heb met aandacht en bezorgdheid gelezen dat nog steeds zeer veel slachtoffers vallen doordat vissers geen reddingsvesten dragen. Dit ondanks het feit dat een aantal regelgevende instanties en non-profitorganisaties voortdurend wijst op de risico's en de dodelijke ongelukken onder vissers die daar het gevolg van zijn.

Onlangs zag ik een lokale visser die duidelijk demonstreerde wat fout gaat in de visserijsector. Ik voeg foto's bij waaruit blijkt waarom ik mij zorgen maakte om zijn veiligheid.

In dit geval is de visser veilig teruggekeerd naar de haven, maar het is treurig te zien dat, ondanks de inspanningen om vissers te waarschuwen, nog steeds zo weinig aandacht is voor persoonlijke veiligheid en vooral voor werken met een reddingsvest.



Een kleine vissersboot – de enige opvarende draagt geen drijfhelpmiddelen.

Wat de rapporteur ons vertelde (2):

Ik zag een kleine boot die werd gebruikt om te vissen, en het leek erop dat ze geen brandstof meer hadden of dat de brandstof verontreinigd was. In elk geval lag de boot op minder dan vijf kilometers afstand van de ingang van de haven die ze zojuist hadden verlaten. Terwijl ze afdreven langs de kust hield ik ze in het oog om er zeker van te zijn dat ze niet in grotere moeilijkheden zouden raken. Geen van de opvarenden droeg persoonlijke drijfmiddelen, hoewel een van hen op het buitenachterdek stond!



Een klein pleziervaartuig dat gebruikt werd om op te vissen – niemand droeg een reddingsvest.

Controleer, voordat u naar zee vertrekt, uit voorzorg de hoeveelheid brandstof aan boord en, als u de motor al lang niet meer hebt gebruikt, controleer dan ook de kwaliteit van de brandstof op dieselbacteriën of water. Draag een reddingsvest en reddingslijn wanneer u dicht bij de rand van de boot werkt en draag deze altijd op een kleine boot. Het kan ook verstandig zijn om voor anker te gaan totdat de motor weer werkt. In dit geval was het water niet diep.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board heeft deze rapporten besproken en merkte op dat het hier in feite niet ging om de activiteit die de vissers uitvoerden, maar om de problemen die zouden kunnen ontstaan als een van de opvarenden overboord zou slaan. Alle vissers zouden hun persoonlijke veiligheid in acht moeten nemen door een dynamische beoordeling uit te voeren van het risico dat iemand overboord slaat. Met "dynamisch" bedoelen we: denk na over de logische stappen die nodig zijn om een onverwachte taak uit te voeren en over de gevaren die dat met zich mee kan brengen. Neem de tijd om het risico te verkleinen. In gevallen als deze zet u, door buiten het gangboord / de verschansingen van het schip te werken, **UW LEVEN OP HET SPEL!** De risicobeoordeling kan het volgende inhouden;

- Wat kan bij de specifieke activiteit die u uitvoert, fout gaan en, net zo belangrijk, wat doet u als iets fout gaat?
- Als u overboord slaat, hoe komt u dan weer aan boord? Heeft de boot bijvoorbeeld grijplijnen aan de buitenkant of een touw ladder waarlangs u aan boord kunt komen?

- Mocht u inderdaad overboord slaan, dan vergroot een Personal Location Beacon (PLB) uw kansen op een snelle redding. Dit is een klein zendertje, dat een batterijlevensduur van ongeveer 24 uur heeft, en dat geregistreerd moet zijn bij het Agentschap Telecom.
- Een persoonlijk drijfmiddel is een absolute must voor alle opvarenden op een vaartuig voor de recreatieve vaart en beroepsvisserij. Persoonlijke drijfmiddelen kunnen continu worden gedragen en moeten over andere kleding, zoals regenkleding, heen worden gedragen. Ze zitten niet in de weg bij activiteiten.
- Overweeg om drijvende kleding te dragen – afhankelijk van de activiteit zijn verscheidene typen drijvende kleding verkrijgbaar.
- Als u alleen op een boot vaart: wie weet waar u bent en hoe laat u naar verwachting weer terug bent?

LET OP: Als u overboord slaat, bestaat een direct risico van een koudeschok – dit is de onmiddellijke reactie van het lichaam op een plotselinge, onverwachte onderdompeling in water waarvan de temperatuur 15°C of lager is. Dit is een kortdurend effect, maar de onmiddellijke reactie is agonale ademhaling, zodat in plaats van lucht, water kan worden gehaleerd. Bovendien vermindert het koude water direct de bloedsomloop, waardoor zelfs bij gezonde mensen hartfalen kan ontstaan. Dit alles beïnvloedt uw vermogen om terug te zwemmen en uzelf in veiligheid te brengen en ook uw fysieke vermogen om uzelf uit het water te trekken en uzelf te redden. Hoe langer u in het water blijft, hoe zwakker u wordt. Een reddingsvest is dan ook van groot belang om deze korte-termijnreactie voorbij te laten gaan en uw kans op overleving te vergroten. Volg voor meer informatie de volgende link.

RNLI – Koudeschok

(<http://completeguide.rnli.org/cold-water-shock.html>)

Er zijn veel andere aspecten op het gebied van persoonlijke veiligheid die de kans dat u overboord slaat, verkleinen en die eveneens kunnen worden meegenomen in een persoonlijke veiligheidsrisicobeoordeling. Bijvoorbeeld antislipverf op de dekken en passend schoeisel en wellicht extra railings of tijdelijke grijplijnen.

Via de volgende links vindt u aanvullende, waardevolle informatie voor zowel recreatieve als beroepsvissers en wordt nader ingegaan op enkele eerder genoemde opmerkingen. Lees deze informatie en handel ernaar, zodat u kunt instaan voor uw eigen veiligheid en terugkeert naar uw geliefden in plaats van in een of andere kille statistiek te belanden.

MCA - Fisherman's Safety Guide

(https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/553544/sept_16_Fishermans_Safety_Guide.pdf)

RNLI - Commercial Fishing

(<https://rnli.org/safety/choose-your-activity/commercial-fishing>)

MSN 1851(F) Code of Practice for the safety of small fishing vessels (less than 15m)
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/656001/MSN_1871_Complete.pdf

MCA – Small craft codes
<https://www.gov.uk/government/publications/small-craft-codes>

RNLI – Yacht sailing and motor boats
<https://rnli.org/safety/choose-your-activity/yacht-sailing-and-motorboating>

Wat betreft het commentaar van de rapporteur over de brandstof: het is een algemeen aanvaarde regel dat de hoeveelheid brandstof vóór vertrek dient te worden gecontroleerd. Zoals vermeld lijkt het nogal vreemd dat zo kort na vertrek de brandstof op zou zijn.

----- EINDE RAPPORT

Bridge Resource Management (BRM) – misverstanden en protocollen

SITUATIESCHETS: Twee eenvoudige rapporten die verscheidene BRM-fouten beschrijven.

Wat de rapporteur ons vertelde (1):

Na aan boord te zijn gekomen van dit schip, en uitgebreid informatie te hebben uitgewisseld met de kapitein, onder meer over het aanpassen van snelheden tijdens verschillende stadia van het loodsen, vroeg ik (de loods) aan de kapitein of het toerental van de motor kon worden verhoogd om een gewenste snelheid van 14,5 knopen te bereiken. De kapitein antwoordde bevestigend. Vervolgens vroeg ik of ik een waarschuwing vooraf moest geven voordat het toerental zou moeten worden verminderd naar manoeuvreersnelheid en het antwoord was dat dat niet nodig was. Op basis hiervan vroeg ik de kapitein om te beginnen met het verhogen van het toerental, wat hij deed.

Nadat het toerental was verhoogd, zei de kapitein tegen mij: “Wil je 10 minuten van te voren aangeven dat het toerental moet worden teruggebracht naar manoeuvreersnelheid”, waarop ik antwoordde, “Beschouw dit als een aankondiging vooraf dat het toerental per direct moet worden teruggebracht”.

Bij een doorvaart van een kanaal die 35 minuten duurt, is het operationeel niet haalbaar om een aanpassing van het toerental 10 minuten van te voren te moeten aankondigen. De maximum haalbare tijd is 5 minuten met het voorbehoud dat in noodgevallen GEEN aankondiging wordt gegeven.

Hoewel er uitvoerig overleg had plaatsgevonden tussen de kapitein en mij en wij elkaar leken te begrijpen, zaten wij in dit geval duidelijk niet op één lijn.

Wat de rapporteur ons vertelde (2):

Precies op het moment dat het schip een kanaal binnenvoer waar de kielspeling slechts 1,3 meter bedroeg, deelde

de kapitein mij mee dat hij naar zijn hut ging om wat administratief werk te verrichten en dat de eerste stuurman op de brug zou zijn. Ik vertelde de kapitein dat we het smalste en ondiepste deel van de doorgang hadden bereikt en dat hij op de brug moest blijven. Hij ging hiermee akkoord. De kapitein was van begin tot eind vriendelijk en coöperatief.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board merkte op dat deze rapporten wijzen op misverstanden of fouten in zowel de communicatie als de standaard operationele procedure.

Het eerste rapport lokte veel discussie uit over het duidelijke misverstand tussen de loods en de kapitein. Aangezien de hedendaagse moderne motoren programma's hebben om het toerental te verhogen en te verlagen, dacht de kapitein misschien dat er geen vertraging was, maar het zou altijd nog 10 tot 20 minuten duren om op volle snelheid of op manoeuvreersnelheid te komen. Bovendien zou sprake kunnen zijn geweest van een taalbarrière tussen de kapitein en de loods, van wie Engels niet hun moedertaal of eerste taal was. Hoewel het volledig geaccepteerd is dat een aankondiging van 10 minuten vooraf wordt genoemd als het toerental moet worden verhoogd of verlaagd, is dit dan ook de tijd die het moderne programma voor het verhogen of verlagen van het toerental nodig heeft, of zouden we moeten vragen “Hoe lang duurt het om te versnellen / vertragen naar xxx knopen?”

Wat het tweede rapport aangaat, willen we zeggen dat de standaard werkprocedures van een bedrijf zouden moeten voorschrijven dat de kapitein niet de brug mag verlaten tijdens kritieke onderdelen van een doorvaart, met inbegrip van kritieke loodsgebieden. Het is ook van belang dat de kapitein op die momenten goed is uitgerust. Het is teleurstellend vast te stellen dat administratief werk wordt gezien als een hogere prioriteit dan een veilige navigatie. Vereisten aan het personeel gedurende specifieke loodsstadia zouden als integraal onderdeel kunnen vormen in de uitwisseling van informatie tussen kapitein en loods.

----- EINDE RAPPORT

Veiligheid op jachten

SITUATIESCHETS: Een rapport over de slechte veiligheidsstandaards op grote motorjachten

Wat de rapporteur ons vertelde:

Terwijl wij afgemeerd lagen in Costa Rica, merkte een jacht op de aanligplaats achter ons af. Vervolgens waren we getuige van een tafereel dat je helaas maar al te vaak ziet op jachten. Bij herhaling verschenen bemanningsleden op de boeg die het jacht aan het schoonmaken waren – waarmee ze zichzelf aan een groot risico blootstelden. Ten eerste zagen we duidelijk dat de bemanningsleden geen valbeveiliging droegen terwijl ze op hoogte en buiten de railings werkten, ook al liepen ze het risico op de betonnen kade of in de zee te vallen. Bovendien liepen alle bemanningsleden op blote voeten en werkten ze op een schuin aflopend oppervlak dat bedekt was met zeep. Later hoorden we dat een van de mensen die op het

dek werkten, de kapitein was. Dergelijke incidenten worden keer op keer waargenomen in jachthavens, maar het is lastig om te weten wat je moet doen, want als je de aandacht van de bemanning trekt, kan dat tot gevolg hebben dat ze vallen.

Risicobeoordelingen en veilige werkprocedures moeten niet alleen aanwezig zijn, maar moeten ook nageleefd worden en leidinggevend moeten toezien op de naleving ervan. Minder ervaren bemanningsleden of bemanningsleden die tijdelijk taken uitvoeren op een andere afdeling, hebben vaak niet hetzelfde risicobewustzijn en zijn minder risicomijdend wanneer zij routinetaken uitvoeren. Bemanningsleden die zich op een taak concentreren, zien zelfs heel duidelijke gevaren vaak over het hoofd. Uiteindelijk bepaalt de veiligheidscultuur aan boord hoe iedereen taken aanpakt, ook taken waarbij je minder hoeft na te denken.



Twee voorbeelden van mensen die zichzelf in gevaar brengen bij het schoonmaken van een jacht.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board heeft dit rapport besproken en is het eens met de beoordeling van de rapporteur en benadrukte het belang van het in acht nemen van je eigen veiligheid. Alle plezierjachten, of ze nu groot of klein zijn, en of het nu charterboten zijn of boten die bemand worden voor een onafhankelijke eigenaar, vereisen een consistente benadering van de veiligheid aan boord. We begrijpen dat het er aantrekkelijk uitziet als deze schepen goed worden onderhouden en uiteraard moeten de dekken regelmatig worden gewassen, maar het gaat erom hoe deze taken worden uitgevoerd. De kapitein of schipper heeft een zorgplicht jegens al zijn bemanningsleden en de bemanningsleden zelf moeten hun eigen veiligheid in acht nemen. Na de twee begeleidende foto's te hebben bekeken, is het voorstel de volgende voorzorgsmaatregelen bij het wassen te nemen:

- Gebruik schoenen met antislipzolen en werk niet op blote voeten of slippers op een glibberig ingezeept oppervlak.
- Overweeg een veiligheidsharnas te dragen wanneer het risico van vallen bestaat.
- Het gebruik van hulpmiddelen met langere stelen en achter een railing staan zijn eenvoudige en effectieve methoden om uw veiligheid te waarborgen wanneer u zich op gebieden begeeft die als mogelijk gevaarlijk kunnen worden aangemerkt.
- In bepaalde omstandigheden (maar niet altijd), kan een reddingsvest nuttig zijn.
- Hoewel beide foto's in een haven zijn genomen, dienen de tijd en plaats van uitvoering van zulke werkzaamheden altijd in ogenschouw te worden genomen.

Daarnaast kunnen er nog andere aspecten zijn die specifiek op uw schip van toepassing zijn. Waarom zou u niet tijdens een veiligheidsbijeenkomst aan boord er even voor gaan zitten, de foto's goed bekijken en nadenken over wat u kunt verbeteren om uw eigen veiligheid te waarborgen en te vermijden dat u zichzelf in een soortgelijke gevaarlijke situatie brengt als op de foto's is te zien?

We willen ook vermelden dat sprake kan zijn van een bepaalde druk waardoor mensen geen voor de hand liggende en eenvoudige veiligheidsmaatregelen nemen. Als u het gevoel hebt dat de taak die u wordt gevraagd uit te voeren, niet veilig is, – DOE HET DAN NIET.

Het is tenslotte UW gezondheid en UW leven die/dat gevaar loopt.

CHIRP Maritime is geïnteresseerd in verhalen van anderen met soortgelijke ervaringen op het gebied van veiligheid in het algemeen, teneinde de discussie te verbreden en meer te leren over veiligheid.

..... EINDE RAPPORT

Communicatieproblemen

SITUATIESCHETS: Twee rapporten die potentiële misverstanden beschrijven als gevolg van een gebrek aan closed-loop-rapportage en door vage instructies.

Wat de rapporteur ons vertelde (1):

Dit rapport gaat over het veronachtzamen van closed-loop-communicatie, vage en instructies met open einde en het niet voldoen aan bedrijfsvoorschriften met betrekking tot het gebruik van termen en taal voor standaardprocedures.

Terwijl het schip voorbereidingen trof om uit te varen, deed de kapitein vanaf de brug een intercom-oproep naar de machinecontrolekamer (engine control room, ECR) met het abrupte commando "ECR, opstarten", om vervolgens de oproep te beëindigen. Toen de kapitein werd gevraagd wat hij met zijn instructie bedoelde, was de spottende toon van zijn antwoord niet wat je op een moderne werkplek zou verwachten. De hoofdwerktuigkundige, die aan de brug bevestigde dat de motor klaar was om uit te varen, kreeg voortdurend eenlettergrepige antwoorden, waarna de verbinding abrupt werd verbroken. In dergelijke situaties zou volgens het standaardcommunicatieprotocol de ECR moeten worden gebeld met het verzoek om een specifieke motorconfiguratie en stuwkracht, waarna de ECR dit verzoek zou herhalen, zodat de communicatie-loop gesloten was.

Later tijdens het opstarten, werd om toestemming gevraagd om de hoofdvoortstuwingsinstallatie in te schakelen. Volgens de vloothandboeken is het de standaardwerkprocedure om in die situatie de werkzaamheden in het laadruim korte tijd stop te zetten totdat is vastgesteld dat het koppelings- en pitchsysteem geen ongecontroleerde bewegingen van het schip veroorzaakte. Ook nu weer werd het verzoek tot inschakelen beantwoord met een kortaf "ja" van de kapitein, waarna hij ophing, terwijl het CCTV-systeem liet zien dat de werkzaamheden in het laadruim gewoon doorgingen.

Verdere dialoog:

Nadat wij hadden nagevraagd of hier geen sprake was van een persoonlijk conflict, is ons bevestigd dat het rapport was ingediend omdat dit soort werkgedrag met grote waarschijnlijkheid een incident als gevolg van een menselijke fout zou veroorzaken. **CHIRP** heeft de aangewezen persoon aan wal aangeschreven, die deze kwestie intern heeft besproken en ons een reactie heeft gestuurd. Het rapport werd erkend en is intern opgevolgd volgens de bedrijfsprocedures.

Wat de rapporteur ons vertelde (2):

Ik breng verslag uit van een incident waarbij de hoofdmotor uitviel terwijl we achteruitvoeren tijdens een kritiek onderdeel van de reis. Wij liepen op dat moment een haven binnen en moesten een draai maken alvorens af te meren. De motor reageerde niet op de order van de scheepstelegraaf en verscheidene brugalarmen gingen af. De kapitein en het brugteam verzamelden zich rond de telegraaf en spraken onderwijl met de hoofdwerktuigkundige aan de telefoon. Na ongeveer 2 minuten begon de motor eindelijk achteruitvermogen te leveren.

Op dat moment waren de sleepboten niet met het schip verbonden en meldde de achterste sleepboot dat ze “zonder bemanning” zaten (het was zondag na lunchtijd...), maar stond voor ons wel een gunstige sterke noordwestenwind.

In de brug- of motorlogboeken stond niet vermeld of voor aankomst een motortest was uitgevoerd en de tweede stuurman kreeg de schuld, omdat hij pas kort op het schip werkte.

Commentaar van CHIRP

Uit beide rapporten blijkt hoe belangrijk teamwork en closed-loop-communicatie zijn om ervoor te zorgen dat berichten goed worden begrepen.

Naar onze mening zou een goed opgeleid brugteam zich niet rond de telegraaf en telefoon verzamelen, maar reageren op mogelijke dreigingen door individuele taken op zich te nemen, zoals: alarmen bevestigen; één persoon de situatie in de machinekamer laten controleren; een navigatiecontrole uitvoeren, zoals de mogelijkheid voor anker te gaan en ervoor zorgen dat de bemanning op de hoogte is van de situatie, waarbij het in essentie gaat om verkleinen van het gevaar door de kapitein te ondersteunen en voorbereidingen te treffen voor een noodsituatie. Vervolgens zou het team de opeenvolgende gebeurtenissen goed blijven volgen en hun plannen daarop aanpassen. Deze scenario's zouden allemaal aan de orde moeten komen in (theoretische) noodoefeningen.

Het feit dat de motor vóór aankomst niet was getest en het feit dat de tweede stuurman de schuld kreeg, getuigen van een bedrijf dat geen goede veiligheidscultuur heeft. Het oude gezegde “zeg wat je doet en doe wat je zegt... en registreer het vervolgens!” is hier zeer op zijn plaats en een persoon de schuld geven helpt niet. Wat eigenlijk had moeten gebeuren, is bespreken wat er fout is gegaan en de lessen die daaruit worden getrokken gebruiken om ervoor te zorgen dat dit in de toekomst niet nog eens zal gebeuren.

Closed-loop-communicatie moet in alle onderdelen van ons werk worden gebruikt, niet alleen in communicatie

tussen de machinekamer en de brug, maar ook in toolboxmeetings, veiligheidsbriefings en alle instructies. Dit is met name van belang wanneer de gesproken taal niet de moedertaal is van één of meer van de betrokken bemanningsleden.

CHIRP merkt ook op dat het belangrijk is om tijdens alle stadia van de reis open te communiceren. We hebben rapporten ontvangen waarin sprake is van een duidelijk gebrek aan communicatie tussen de brug en de machinekamer, met name in “stand-by”-situaties. Soms is in het geheel geen communicatie tussen de stadia “Stand By Engines” en “Full Away on Sea Passage” of vice versa. **CHIRP** is van mening dat het niet alleen beleefd, maar ook noodzakelijk is dat de machinekamer op de hoogte wordt gehouden van hoe het af- en ontmeren van aanlegplaatsen vordert. Is het bijvoorbeeld niet vreemd dat de machinekamer verbaast opkijkt als standby generatoren in werking treden, terwijl ze toch via een eenvoudige mededeling op de hoogte zouden kunnen worden gesteld van het feit dat de dekverlichting wordt aangezet, de boegschroeven op het punt staan gebruikt te worden of de machines voor het afmeren geactiveerd gaan worden?

----- *EINDE RAPPORT*

Verouderde kaarten

SITUATIESCHETS: Een rapport dat de verkoop door een scheepsbevoorrader van verouderde kaarten beschrijft.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Als jachteigenaar die waterproof kaarten gebruikt, ben ik erachter gekomen dat er scheepsbevoorraders zijn die verouderde kaarten verkopen. Vandaag ontdekte ik dat twee jachthavenleveranciers in xx beiden een kaart verkochten van zo'n drie jaar oud, terwijl de actuele kaart van november 2017 is. Dit heb ik met verschillende kaarten al verscheidene keren meegemaakt bij deze bevoorraders. Ik heb hier al vaak over gesproken met de betrokken bevoorraders en met het kaartenbedrijf. Het kaartenbedrijf zegt bevoorraders te informeren over nieuwe kaarten en oude voorraad terug te nemen, zodat de bevoorraders daar geen verlies op maken. Behalve dat het vanuit het oogpunt van consumentenwetgeving niet is toegestaan verouderde artikelen te verkopen, is daar het belangrijke maritieme veiligheidsaspect van mensen die een kaart kopen waarvan zij denken dat die ‘nieuw’ is, terwijl de informatie op de kaart in feite niet actueel is.

Verdere dialoog:

CHIRP heeft het rapport met de rapporteur besproken, van welk gesprek hier een beknopte weergave volgt:

Het heeft geen zin contact op te nemen met de bevoorraders, ik heb dat al geprobeerd en ook het kaartenbedrijf heeft dat geprobeerd. Zo nu en dan komt een vaag antwoord van een van de bevoorraders, maar al snel is de situatie weer zoals die daarvoor was. Eerlijk gezegd is het kaartenbedrijf net zo bezorgd als ik, misschien nog wel meer, omdat hun goede naam verbonden is met deze slechte praktijk, waar zij nauwelijks tot geen controle over hebben. Het kaartenbedrijf deelde mij mee dat het

zijn verkooppunten informeert over nieuwe kaarten en hen stimuleert om de oude voorraad kaarten te retourneren, zodat ze deze vergoed kunnen krijgen. Behalve het fysiek bezoeken van ieder verkooppunt en het in beslag nemen van de oude voorraad, kan het bedrijf niet veel doen, hoewel een strenge brief van het directeur van het kaartenbedrijf aan de leidinggevendenden van alle verkooppunten (ik ben er zeker van dat de twee bevoorraders die ik tegen ben gekomen niet de enige zijn) enig effect zou kunnen hebben.

Op gezette tijden publiceert het kaartenbedrijf via zijn website correcties op zijn kaarten. Het heeft ook een gedrukte lijst van actuele kaarten. Het kaartenbedrijf geeft alleen correcties op actuele kaarten, dus het is niet mogelijk om een oude kaart up-to-date te houden (anders zou ook niemand een nieuwe kaart kopen!).

Voordat ik met pensioen ging, was ik piloot op een vliegtuig en ik ben me dus zeer bewust van de gevaren die het gebruik van verouderde kaarten en almanakken met zich meebrengt - zowel op zee als in de lucht kan dit fatale gevolgen hebben. Ik ben waarschijnlijk een beetje een rare (maar hopelijk niet de enige) dat ik alleen kaarten koop waarvan ik zeker weet dat ze actueel zijn en vervolgens ook alle correcties doorvoer. Er zijn echter andere gebruikers, die niet per se dom zijn, die ervan uitgaan dat ze, als ze een kaart bij een bevoorraders kopen, automatisch de meest actuele versie krijgen. In het geval van de twee bevoorraders die ik noemde en de verouderde kaart in kwestie, ging het om de versie van mei 2015 (nu niet meer corrigeerbaar), terwijl de actuele versie van november 2017 is. Ik kreeg de verouderde versie in mei 2018 aangeboden, dus de bevoorraders hadden voldoende tijd gehad om de oude voorraad terug te halen en een nieuwe te bestellen.

Schippers (van plezierjachten, vissersschepen en kleine bedrijfsschepen) die niet online controleren of de kaart die ze kopen echt geldig is, vertrouwen ten onrechte erop dat de bevoorraders hen de meest recente editie verkopen. *Caveat emptor (de koper moet op zijn hoede zijn)* zou niet van toepassing moeten zijn als de veiligheid in het geding is. Zijn alle kopers van kaarten zich bewust van de beschikbaarheid van correcties?

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board was het eens met het standpunt van de rapporteur en merkte op dat de lering die overduidelijk uit het rapport moet worden getrokken, is dat wanneer je een elektronische of papieren kaart koopt, je ervoor moet zorgen dat je de meest recente uitgave krijgt. De overgrote meerderheid van kaartenleveranciers heeft websites waarop kan worden gecontroleerd wat de meest recente uitgaven van en correcties op hun producten zijn.

De Board merkte ook op dat vervalste kaarten en namaaksoftware steeds meer voorkomen. De volgende link, die overigens alleen van toepassing is op kaarten van de Britse Admiraliteit, kan helpen mensen bewuster te maken van dit probleem.

British Admiralty – Guide to identifying counterfeit charts
(<https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/A-Guide-to-Identifying-Counterfeit-ADMIRALTY-Products.pdf>)

Beste praktijken

CHIRP ontvangt regelmatig correspondentie van de opleidingsmanagers van bedrijven waarin zij aandacht vragen voor ideeën en beste praktijken die in hun vloten worden uitgevoerd. We geven met plezier een selectie van de ideeën weer die wij hebben ontvangen.



Veiligheidskettingen voor openingen in leuningingen moeten worden dichtgemaakt zodra ze niet in gebruik zijn. Op dit schip zijn de veiligheidskettingen gemarkeerd en worden gebruikers

eraan herinnerd om de openingen na gebruik af te sluiten.



Het gebied met afvaltonnen op dit schip is nu duidelijk gemarkeerd en is een kleine overkapping aangebracht boven de tonnen, zodat ze worden beschermd tegen regen en roet uit de schoorsteen. Daarnaast hebben ze in elke hut en gemeenschappelijke ruimte extra afvalbakken geplaatst voor plastic om scheiding van afval te bevorderen.



Iedereen heeft wel eens een reddingsboei gezien waarvan de lijnen in de war waren geraakt, wat voor problemen zou zorgen als de boei snel zou moeten worden ingezet. Hier is een eenvoudige oplossing: het touw is opgerold in een houder en is gereed om direct te worden gebruikt.



De bemanning op dit schip heeft bij de kasten met brandweeruitrustingen markeringen en de instructie KEEP CLEAR (VRIJHOUDEN) aangebracht. De kasten moeten altijd vrij zijn van obstakels, zodat de brandweerlieden in geval van brand, wanneer elke seconde telt, goed bij hun uitrusting kunnen en ook voldoende ruimte is om zich om te kleden.

Zoals de voorbeelden laten zien, hoeven doeltreffende oplossingen niet altijd duur of tijdrovend te zijn. In het algemeen komen de ideeën voort uit een positieve veiligheidscultuur, een goed situationeel bewustzijn en een gezonde aandacht voor huishoudelijke aangelegenheden.

LIGT DE LAT OP UW SCHIP OOK ZO HOOG? ZO NIET, WAAROM DAN NIET EN WAT GAAT U DAARAAN DOEN?

----- *EINDE RAPPORT*

CHIRP-referentiebibliotheek



Trouwe lezers zullen hebben opgemerkt dat **CHIRP** Maritime een referentiebibliotheek heeft opgezet met links naar een uitgebreide lijst incidentonderzoeken, rapporten van bijna-incidenten en veiligheidswaarschuwingen afkomstig van een keur aan maritieme overheidsinstanties en scheepvaartbronnen over de hele wereld. De link naar deze bibliotheek is: <https://www.chirpmaritime.org/reference-library/> .

Referentiebibliotheekindex

De bibliotheek is geschreven in Microsoft Excel op een Windows 10 besturingssysteem – Google Chrome is gebruikt als browser voor de links. Als u deze programma's hebt geïnstalleerd, zou u alle links automatisch moeten kunnen openen. We hebben geconstateerd dat als je de bestanden op een Apple Macintosh bekijkt, links naar internet meestal correct openen, maar links naar een PDF-bestand niet. Als dit bij u het geval is, kopieer en plak de link dan in uw browser – het desbetreffende bestand zou dan moeten openen.

We willen erop wijzen dat de officiële informatiebron wordt gevormd door de feitelijke websites van de agentschappen die in het werkboek zijn opgenomen. De links naar deze sites zijn bovenaan elke blad van het werkboek te vinden, en zouden moeten worden gevolgd voor de meest actuele gegevens.

Het is de bedoeling de bibliotheek maandelijks bij te werken – suggesties voor verdere verbetering van de bibliotheek zijn welkom.

De bibliotheek is in augustus 2018 voor het laatst bijgewerkt.

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

