

Van de redactie

In deze uitgave van Maritime FEEDBACK hebben we flink wat rapporten. Dank aan alle rapporteurs die de tijd hebben genomen om contact met ons op te nemen. Uw inspanningen worden gewaardeerd door zeelieden over de hele wereld en u levert echt een waardevolle bijdrage aan het verbeteren van de veiligheid op zee.

Het eerste rapport over de positionering van een loodsdeur komt u wellicht bekend voor, aangezien we hier in MFB 48 ook al aandacht aan hebben besteed. Dit keer hebben we een reactie van het classificatiebureau geplaatst. Onze Maritime Advisory Board was niet onverdeeld gelukkig met deze reactie. Het is teleurstellend dat deze gebaseerd is op de precieze bewoording van de voorschriften in plaats van op de geest daarvan.

We hebben in deze uitgave ook een aantal gevallen opgenomen met betrekking tot de bepalingen ter voorkoming

van aanvaringen en besteden aandacht aan enkele thema's die daaruit naar voren komen. Er is nog een lange weg te gaan voordat we kunnen zeggen dat alle schepen gehoor geven aan COLREGS, dus zorg ervoor dat u dat zelf altijd doet.

Lezers zullen zich herinneren dat we enige tijd geleden een campagne hebben ondersteund om een nachtwaker in een vissershaven te behouden. Het laatste artikel in deze uitgave verwijst daarnaar en beschrijft hoe opnieuw een leven is gered dankzij het behoud van de nachtwaker. Dit is een uitstekende illustratie van de manier waarop **CHIRP** Maritime levens kan helpen redden, maar dat kunnen we alleen met uw ondersteuning, dus blijf uw rapporten sturen.

Samen maken we het verschil en bereiken we dat de scheepvaart veiliger wordt.

RAPPORTEN ...

Ontwerp van de loodsdeur

SITUATIESCHETS: In vervolg op het artikel in MFB 48 over een schip dat niet overeenkomstig SOLAS V 23 was gebouwd, hebben we een tweede soortgelijk rapport ontvangen.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Dit rapport gaat over een pas gebouwd schip op zijn eerste reis. De loods kwam aan boord op de afgesproken plek. In dit geval gebeurde dat via een naar boven scharnierend toegangsluik dat zich in het achterste kwart van het schip bevond. Het gewelfde profiel van het achterdek begon op ongeveer 5 meter afstand van de ladder, waardoor het moeilijk was voor de loodsboot om veilig langs zij te komen en het risico bestond dat de boot onder het wulf gezogen zou worden.

Bij het uitvaren van hetzelfde schip, met een diepgang van 10,4 m, werd de loodsboot beschadigd terwijl die probeerde twee loodsen van boord te halen via het toegangsluik. De poging om via het toegangsluik van boord te gaan werd afgebroken en de bemanning bevestigde midscheeps een gecombineerde laddervoorziening via welke de loodsen veilig het schip konden verlaten.

Alle andere laddervoorzieningen van het schip bleken in goede staat te zijn. De eigenaar dient geïnformeerd te worden over de problemen die dit ontwerp veroorzaakt en loodsladdervoorzieningen zouden moeten worden doorgelicht voordat soortgelijke schepen worden gebouwd.



Schade aan de loodsboot

Verdere dialoog:

Uit onderzoek is gebleken dat het schip bij dezelfde werf is gebouwd als dat uit het rapport in Maritime FEEDBACK uitgave 48 en met hetzelfde classificatiebureau, maar dat het andere eigenaars heeft en onder een andere vlag vaart.

CHIRP heeft de beheerders van het schip, het classificatiebureau, de vlaggenstaat en de scheepswerf aangeschreven. De brieven aan de beheerders en de vlaggenstaat bevatten niet meer dan een beschrijving van het rapport, maar de brieven aan het classificatiebureau en de scheepswerf benadrukten het feit dat de fouten die in het voorgaande rapport waren uiteengezet, niet waren hersteld

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

op de haven. De vraag was of “slechte praktijken door associatie” acceptabel was. Het bedrijf verwelkomde het rapport en stuurde het ter informatie door naar zijn QHSE-afdeling (kwaliteit, gezondheid, veiligheid en milieu). Ze gaven ook de naam van een contactpersoon in de haven door, waarna **CHIRP** de havenbeheerder heeft geschreven, maar deze heeft daar niet op gereageerd.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board heeft op twee aspecten van dit rapport commentaar gegeven. Allereerst is iedereen verantwoordelijk voor de veiligheid van alle medewerkers, of die nu op het schip of op de wal werken. De stuwadoors hebben een zorgplicht jegens elkaar en moeten ingrijpen als iemand op een onveilige manier werkt. Dit wordt ook wel “Stop Work Authority” genoemd. Wanneer dit wordt aangemoedigd, ontstaat een betere veiligheidscultuur. Ook kan iedereen die een onveilige praktijk waarneemt, ingrijpen.

In dit specifieke geval werd erop gewezen dat de cruisesector dit soort werk in het algemeen niet uitbesteedt en dat de verantwoordelijkheid gewoonlijk bij de haven ligt. Daarnaast werd opgemerkt dat sommige havens lagere veiligheidsnormen hanteren. In deze gevallen zou wellicht verbetering kunnen worden gebracht als de kapitein protest aan zou tekenen. Ook een brief van het bedrijf aan de haven kan veiliger gedrag stimuleren.

Tot slot werd opgemerkt dat de opmerkingen van de rapporteur van toepassing zijn op alle hijswerkzaamheden en dat de Code of Safe Working Practices signaleringsprocedures bevat.

----- EINDE RAPPORT

Vissersschepen – orde en netheid

SITUATIESCHETS: Een rapport dat aanzienlijke beheersproblemen op het gebied van orde en netheid in een vissershaven beschrijft, wat een “normale praktijk” lijkt te zijn geworden.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Toen ik bij de aanlegsteiger van de veerboot liep, zag ik de grote hoeveelheid visserij-uitrusting die in het havengebied is achtergelaten. Ik voeg foto's bij van de enorme hoeveelheid vistuig aan beide zijden van de toegangsweg voor passagiers naar de veerboot.



De mededeling die ik heb gemarkeerd op de foto hierboven zegt dat vistuig dat hier wordt achtergelaten, wordt verwijderd.

De foto laat een grote hoeveelheid afgedankte / oude uitrusting zien die dicht bij de kaderand FOEFUPFHBOHT ladder voor bemanning ligt. Het is daar weliswaar toegestaan visserij-uitrusting neer te leggen, maar de manier waarop dit is gedaan, brengt een groot aantal veiligheidsrisico's met zich mee. Op de plek die op bovenstaande foto wordt afgebeeld, is het niet toegestaan visserij-uitrusting achter te laten. Het voorschrift van de havenautoriteit wordt duidelijk niet nageleefd door vissers en evenmin gehandhaafd door de havenmeester.

Op het hieronder afgebeelde vissersschip, dat in reparatie was, waren een gastank en iets wat lijkt op gassnij-apparatuur achtergelaten op het dek in plaats van dat het veilig was opgeborgen. Er waren geen bemanningsleden aan boord.

Over de geringe orde en netheid op de haven -
vissersschepen -
vissersschepen -
vissersschepen -

Het is duidelijk dat deze situatie een groot aantal risico's met zich meebrengt. Wellicht kan de havenautoriteit met de steun en aanmoediging van **CHIRP** worden gestimuleerd om haar risicobeheer te verbeteren en de kans op letsel aan derden die van hun faciliteiten gebruik maken, terug te dringen.

CHIRP heeft de havenautoriteit aangeschreven, maar geen reactie ontvangen.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board merkte op dat het rapport inderdaad aanzienlijke beheersproblemen op het gebied van orde en netheid blootlegt. De haven heeft een zorgplicht om iedereen in de haven en de vissers te beschermen. De MAB vermeldde ook dat de kosten van het op orde houden van een havengebied veel lager waren dan de kosten die gemoeid zijn met een ongeval, gerechtelijke vervolging, of zelfs een rechtszaak die wordt aangespannen door een derde partij.

In het Verenigd Koninkrijk behandelt het HSE-document **Approved Code of Practice and guidance (ACOP)** de veiligheid bij havenactiviteiten. Dit document richt zich op personen die de bepalingen van de Wet inzake gezondheid en veiligheid op het werk 1974 in acht moeten nemen. Daartoe behoren mensen die haventerreinen en -ruimtes beheren, leveranciers van installaties en apparatuur, werkgevers en managers in de haven, veiligheidsfunctionarissen en veiligheidsvertegenwoordigers en -werkers. Het bevat ook adviezen over het gebruik van risicobeoordeling en de invoering van controlemaatregelen. Daarnaast is er de MCA/DfT **Port Marine Safety Code**. Op internationaal niveau hebben andere landen hun eigen wetgeving inzake de veiligheid in havens.

----- EINDE RAPPORT

Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen – verscheidene bijna-ongevallen

INLEIDING: CHIRP heeft verscheidene verslagen ontvangen van bijna-ongevallen op zee uit zowel de commerciële als de vrijetijdssector. Enkele hiervan hebben een gemeenschappelijk thema. Daarom staat het commentaar van CHIRP pas aan het eind van deze rubriek en niet na elk rapport.

Rapport nr. 1: Een rapport dat een bijna-ongeval beschrijft tussen een zeiljacht en een schip met een loods aan boord, waarin verschillende zienswijzen op dezelfde gebeurtenis worden gegeven.

Wat de rapporteur ons vertelde (1):

Tijdens onze deelname aan een plaatselijke zeilwedstrijd voeren we voor de wind bij opkomend tij naar de volgende boei. We voeren met een grote en felgekleurde spinnaker met een snelheid van zo'n 6,5 knopen over de grond. Het was nevelig weer, maar het zicht bedroeg ongeveer 2,5 mijl. Plotseling zagen we dat aan bakboordzijde een groot schip ons met grote snelheid naderde. Dit was vreemd, omdat het schip van zuid naar noord kruiste buiten de gebruikelijke vaargeulen. De enige commerciële schepen in dit gebied zijn normaal gesproken de lokale sleepboten en loodsbotten. Het was gelijk duidelijk dat we op een potentiële ramkoers zaten en aangezien we de wind en het getij mee hadden, kwamen we snel dichterbij. Aangezien de relatieve peiling niet veranderde, en er geen tekenen waren dat het schip dat moest uitwijken, actie ondernam, belde ik hen op marifoonkanaal 16. Ik belde ze drie keer om ze te verzoeken om hun intenties duidelijk te maken en te bevestigen, maar geen van mijn oproepen werd beantwoord. We stonden op het punt om een klapgijp uit te voeren, toen een van mijn bemanningsleden zei dat het schip van koers veranderde en dat het naar bakboord draaide.

Het schip kruiste op ongeveer 100 meter voor ons langs en toen we er achter langs voeren zag ik dat het de loodsvlag voerde.

Geleerde lessen

- Ga er nooit vanuit dat een schip dat moet uitwijken, dat ook doet. Met zo'n 35 jaar zeilervaring, is dat een les die ik al heb geleerd.
- Wees je ervan bewust dat de marifoon een zeer gebrekkige communicatiemethode is, omdat:
 - er geen garantie is dat je zendt – wij deden dat wel, want dat heb ik gecheckt bij een ander jacht in de wedstrijd;
 - er geen garantie is dat iemand luistert, of dat hun marifoon aanstaat of werkt;
 - in het geval van schepen versus kleine zeiljachten oproepen soms worden genegeerd.
- De laatste les is dat het zelfs bij een schip met een lokale loods aan boord, die zou moeten weten dat er in dit gebied regelmatig zeiljachten varen, kan voorkomen dat COLREGS niet wordt nageleefd.

Verdere dialoog:

CHIRP heeft de loodsautoriteit aangeschreven. Deze reageerde als volgt:

We hebben dit rapport besproken met de loods die aan boord van het schip was, en hij gaf het volgende commentaar;

- Terwijl er drie jachten aan onze stuurboordzijde naderden, hebben we de peilingen enige tijd in de gaten gehouden en de schepen gevolgd op de ARPA-radar. Twee jachten passeerden ruim voor ons langs en een derde passeerde ons achterlangs. Geconstateerd werd dat de relatieve peiling van het derde jacht alsmaar toenam.
 - Na het verlaten van de haven hadden we een vaste koers gevolgd bij een maximumsnelheid van 8 knopen. Het is mij niet duidelijk waarom de rapporteur stelt dat het schip "plotseling" verscheen. Het zicht was die dag feitelijk meer dan 4 zeemijlen, dus wij zouden zichtbaar moeten zijn geweest voor iedereen die na het verlaten van de haven goed om zich heen had gekeken
 - We hadden afgestemd op marifoon kanaal 71, wat correct is omdat dit het VTS-kanaal voor dat gebied is. Als de rapporteur in overeenstemming met de lokale algemene richtsnoeren had afgestemd op dat kanaal, en als hij zijn oproep op dat kanaal had gedaan, zou hij onmiddellijk antwoord hebben gekregen. De rapporteur gaf hierop het volgende commentaar;
 - Vanuit mijn positie (het derde jacht) was de peiling redelijk constant, wat voldoende reden was om me zorgen te maken. Het enige dat ik met de marifoonoproep wilde bereiken, was dat het schip zijn intenties zou bevestigen en dat het wist dat wij daar waren.
 - Dat het schip "plotseling" opdook kwam doordat het een voor commerciële schepen in dat gebied zeer ongebruikelijke koers voer. Een fout die ik niet snel nog eens zal maken.
 - Met mijn ogen op ongeveer 1,80 meter boven zeeniveau was het zicht voor mij inderdaad slechts zo'n twee mijl. Ik had niet het voordeel van een uitzicht vanaf 9 meter boven het water.
 - De lokale algemene richtsnoeren sluiten specifiek pleziervaartuigen uit, dus het is zeer onwaarschijnlijk dat zij marifoonkanaal 71 zullen gebruiken. Het is echter wel een van de kanalen die wij scannen om een idee te krijgen van wat er in het gebied gebeurt. Als zij ons op kanaal 71 hadden gebeld, zouden we dat gehoord hebben. Ik heb geen moment overwogen om via kanaal 71 te bellen. Voor mij was kanaal 16 de meest logische keuze. Ik vind het wel zorgwekkend dat het schip blijkbaar niet was afgestemd op kanaal 16. Dat was een echte eyeopener voor mij en het roept twijfels op over het nut van kanaal 16 als veiligheidskanaal.
- Ik heb hier een paar lessen uit getrokken, met name als het gaat om verwachtingen ten aanzien van de marifoon en de manier waarop verschillende waarnemingen van dezelfde situatie kunnen leiden tot totaal verschillende zienswijzen.

Rapport nr. 2: Verschillende zienswijzen ten aanzien van een veilige passeerafstand tussen een oplopend schip en een schip dat wordt opgelopen.

Wat de rapporteur ons vertelde (2):

Mijn schip vertrok uit de haven van Rotterdam naar het Nauw van Calais. Onze snelheid was zo'n 8,2 knopen bij een koers van 270°. Nadat we de loodsboot waren gepasseerd, zag ik twee schepen achter mij die allebei sneller waren dan wij. Beide schepen voeren aan bakboord achter van ons.

Eerst belde ik het grootste schip om hem te laten weten

dat wij de zuidkant van de verkeersbaan zouden aanhouden. Dit schip bevestigde dat en veranderde zijn koers naar stuurboord om ons op te lopen aan onze stuurboordzijde. Vervolgens zag ik dat het tweede schip (een containerfeeder met een snelheid van zo'n 14 knopen) ongeveer 1,8 mijl van ons vandaan was en op ramkoers lag. Dit schip lag voor het eerste schip en was ook sneller dan dat schip. Ik probeerde contact te krijgen met dit schip op marifoonkanaal 16 maar ontving geen reactie. Toen probeerde ik contact te leggen via marifoonkanaal 02 (het kanaal van Pilot Maas, aangezien we ons binnen dat werkgebied bevonden). Aangezien ik nog steeds geen reactie kreeg, nam ik contact op met Pilot Maas en deelde hen mee dat het schip op ramkoers lag en dat ik het niet kon bereiken. Ook verzocht ik Pilot Maas om hen te adviseren mij aan stuurboordzijde te passeren, omdat ik afstevende op de zuidkant van de verkeersbaan. Pilot Maas antwoordde dat het schip de boodschap had ontvangen en dat het koers zou zetten naar bakboord (om ons aan bakboordzijde te passeren).

Toen het 1,2 mijl van ons verwijderd was, zag ik dat het uitweek naar bakboord, maar al snel werd duidelijk dat het ons probeerde op te lopen op een afstand van 1,5 tot 2 kabels. Op dat moment bevonden we ons ten noorden van de Maas-Center lichtboei op een afstand van zo'n 1,6 mijl van deze boei. Aan bakboord van het andere schip was geen ander verkeer.

Onder de omstandigheden was een passeerafstand van 1,5 tot 2 kabels in mijn ogen geen veilige afstand (als een van beide schepen uit het roer zou lopen, zou het andere schip onvoldoende tijd hebben om te reageren).

In overeenstemming met artikel 2 van COLREGS week ik uit naar stuurboord om een passeerafstand van 2 tot 3 kabels te creëren. Nog steeds krap, maar ik moest rekening houden met het eerste schip dat opliep aan mijn stuurboordzijde. Ik belde het schip aan mijn stuurboordzijde om hen hiervan op de hoogte te brengen, en zij bevestigden dat ze een veilige afstand zouden bewaren.

Nadat het schip aan bakboordzijde ons op 2,4 kabels was gepasseerd, hervatte ik mijn oorspronkelijke koers om uit te wijken voor het schip aan onze stuurboordzijde. De xx kruiste op zo'n 1,2 nm voor onze boeg langs en vervolgde zijn route zo'n 1 mijl ten noorden van ons.

CHIRP heeft contact opgenomen met bedrijf waartoe het betrokken schip behoort en heeft rechtstreeks met de kapitein in kwestie gesproken. De kapitein was van mening dat hij moest aansturen op het verkeersscheidingsstelsel en het derde schip moest vermijden. Hij was ook op de hoogte van de intenties van de rapporteur. Een wenselijke veilige passeerafstand van xx kabels/mijl is soms gewoon niet mogelijk in drukbevaren gebieden.

Rapport nr. 3: Veronachtzaming van COLREGS bij de nadering van een loodsstation in het Bungo-kanaal - Japan

Wat de rapporteur ons vertelde (3):

Op 10 april 2018 voeren wij het Bungo-kanaal uit en hadden we net het loodsstation Seki Saki achter ons gelaten, toen een autoschip ten noordwesten van ons binnenvoer en op weg was om een loods op te pikken.

Aanvankelijk zagen we het schip op ongeveer 10 mijl aan onze bakboordboeg, en vervolgens hebben we ze gebeld met de marifoon toen ze zich op 6 mijl afstand aan onze bakboordboeg bevonden, en ze een helder groen licht voerden.

We gingen ervan uit dat het schip ons ook had gezien met het rode licht dat wij voerden, omdat het zicht die nacht goed was. Zij bevonden zich op een afstand van ongeveer 8 mijl van het loodsstation. Onze officier van de wacht vroeg vervolgens wat de intenties waren van het binnenvarende schip. De officier van de wacht van het autoschip antwoordde dat zij het loodsstation naderden om een loods aan boord te nemen, en dat zij verzochten om het passeren stuurboord op stuurboord te laten plaatsvinden. Mijn officier van de wacht antwoordde dat zij het schip waren dat moest uitwijken, en dat ze bij ons uit de buurt moesten blijven en niet voor onze boeg langs mochten kruisen, en moesten uitwijken naar stuurboord zodat wij elkaar bakboord op bakboord konden passeren. Hij voegde daaraan toe dat er een ander schip aan onze bakboordboeg het kanaal uitvoer en dat wij niet konden uitwijken naar bakboord. Hier kwam geen reactie op.

Wij bleven hen nauwgezet in de gaten houden, en we zagen met stomme verbazing dat zij de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen schaafteloos negeerden. Zij vervolgden hun koers, begonnen snelheid te minderen en we bevonden ons in een aanvaringssituatie. Kort voordat ze onze bakboordboeg op 2 mijl waren genaderd, vroegen we nogmaals naar hun intenties en toen ze antwoordden dat ze hun koers behielden, gooiden we direct het roer om naar bakboord om een aanvaring te voorkomen.

Het onveilige gedrag dat zij vertoonden was schandelijk en irritant. Vervolgens vond er een verhitte woordenwisseling met de kapitein van het autoschip plaats. Hij had zich duidelijk ten onrechte niet aan COLREGS gehouden, en dat alleen maar omdat hij een loodsstation naderde, dat ook nog eens op 8 mijl afstand lag. De daadwerkelijke plek waar de loods aan boord ging, bevond zich ongeveer 5 mijl ten westen van de normale verkeersbaan.

Kunt u dit doorgeven aan het bedrijf in kwestie, aangezien het schip blijk gaf van uitermate slecht zeemanschap en van een schaafteloze schending van COLREGS? Deze man is een gevaar voor de scheepvaart.

CHIRP heeft het desbetreffende bedrijf geschreven, maar geen reactie ontvangen.

Rapport nr. 4: Een schaafteloze schending van COLREGS in de Egeïsche Zee – supermotorjacht en een stukgoederenschip.

Wat de rapporteur ons vertelde (4):

We merkten M/V xx op toen het schip ongeveer 8 mijl was verwijderd van onze bakboordboeg bij een CPA van minder dan 0,35 nm. De TCPA was ongeveer 40 minuten. We hielden de bewegingen van het schip in de gaten tot zijn TCPA nog ongeveer 25 minuten was. Vanaf dat moment probeerden we regelmatig zowel via de marifoon als via DSC radiocontact tot stand te brengen, maar er kwam geen reactie. Zowel ons schip als xx voeren met een snelheid van zo'n 9 knopen, dus ik behield mijn koers en snelheid en bleef proberen radiocontact te leggen. Toen de afstand tussen ons nog maar 1 mijl bedroeg, gaf ik een signaal met de scheepshoorn en begon ik voorbereidingen te treffen om het schip te ontwijken. Toen de CPA nog maar 0,5 nm bedroeg, bleef ik signalen met de hoorn afgeven. We sloegen het schip gade met verrekijkers en we zagen dankzij hun dekverlichting een bemanningslid uit de accommodatie van de bemanning komen en naar de brug rennen. Op dat moment veranderde het schip abrupt van koers, keerde zijn achterstevan naar ons toe, stoomde weg van onze

verkeersbaan en minderde vaart. Wij behielden onze koers en snelheid en passeerden het schip met een CPA van rond de 0,5 nm. Ik probeerde nogmaals om contact te leggen met het schip via de marifoon, maar ik kreeg wederom geen reactie. We hadden verder een veilige reis, met een uitkijkpost, zoals dat hoort, en de motoren en het roer in staat van paraatheid.

Geleerde lessen

Bij mijn oversteek van dit deel van de Middellandse Zee heb ik geleerd dat de standaards op het gebied van wacht houden op veel kleinere koopvaardij schepen in dit gebied zeer laag liggen. Ze negeren regelmatig de verkeersregels en reageren zelden op marifoonoproepen als er een situatie ontstaat waarin schepen elkaar te dicht naderen, omdat ze niet volgens de regels willen uitwijken of van snelheid willen veranderen. De houding die daar lijkt te bestaan, is dat jachten altijd moeten uitwijken, ongeacht de omstandigheden. Mijn schip is 50 meter lang en 530 bruto ton en dus geen klein vaartuig, maar we komen regelmatig in omstandigheden zoals die van gisteravond terecht. Er voeren nog andere schepen in onze buurt en we zouden een soortgelijke situatie hebben gecreëerd met andere schepen als we snelheid hadden geminderd of waren uitgeweken. M/V xx had onbepaald de ruimte op zee om achter ons langs te kruisen, maar het lijkt erop dat er niemand op wacht stond op de brug, als het klopt wat we via onze verrekijkers zagen, namelijk dat een bemanningslid de brug op rende.

Rapport nr. 5: Een bijna-ongeval in het Engelse Kanaal tussen een jacht en een motorschip. De acties of passiviteit van de een beïnvloeden de acties van de ander.

Wat de rapporteur ons vertelde (5):

Ik stak met mijn zeilboot het Engelse Kanaal over in noordelijke richting bij een stevige wind. Het schip xx voer WZW. Onze CPA varieerde van zo'n zestig à honderd meter tot nul. Dit schip reageerde niet op drie marifoonoproepen op kanaal 16 en twee DSC-oproepen.

Na een ander schip (dat achter ons langs zou zijn gekruist) kort te hebben geïnformeerd via de marifoon, draaiden we naar stuurboord. Vervolgens werden we door een derde schip gebeld met de vraag onze intenties te bevestigen en hebben we uitgelegd dat we na het passeren van de twee schepen zouden uitwijken naar bakboord, zodat hij geen actie hoefde te ondernemen om ons te ontwijken.

Geleerde lessen

Ga er niet van uit dat een schip iemand op wacht heeft staan of dat het bereid is te reageren op marifoonoproepen, ook niet wanneer het andere schepen dicht nadert. Schepen die het te veel moeite vinden om uit te uitwijken en daarom geen marifoonoproepen beantwoorden, moeten zich ervan bewust zijn dat deze houding niet één maar vele andere schepen overlast kan bezorgen.

CHIRP heeft de beheerders van het schip dat niet aan COLREGS voldeed, aangeschreven, maar geen reactie ontvangen.

Rapport nr. 6: Een rapport van een zeiljacht waarin een bijna-ongeval met een baggerschip wordt beschreven, gevolgd door een officiële klacht die allesbehalve naar tevredenheid is opgevolgd.

Wat de rapporteur ons vertelde (6):

Mijn man en ik zeilden in westelijke richting met ons jacht, toen we achter ons in de hoofdvaargeul een baggerschip zagen. Nog verder daarachter bevond zich een binnenlopende tanker. We kwamen net de vaargeul binnen, dus we veranderden direct van koers en zeilden de vaargeul uit om beide schepen te laten passeren - we voeren onder zeil en de fok te loevert. Mijn man zag vervolgens dat het baggerschip van richting veranderde, de hoofdvaargeul verliet en onze richting op kwam. Hierdoor raakten wij in verwarring en maakten we ons erge zorgen. Het baggerschip communiceerde op geen enkele manier, noch via de radio, noch door hoornsignalen, en hij naderde zeer snel. Wij besloten onze motor te starten en vol gas naar bakboord te sturen (de hoofdvaargeul in) om dit schip te ontwijken, met als gevolg dat we moesten gijpen. Het baggerschip passeerde ons op snelheid en kruiste voor ons langs, terwijl het zich totaal niet bewust van ons leek te zijn, en keerde weer terug naar de hoofdvaargeul.

U zult begrijpen dat dit een zeer verontrustende situatie was, die voor ons zomaar in een ramp had kunnen eindigen als we ervan uit waren gegaan dat hij zou proberen ons te ontwijken. Het leek erop dat er niemand op wacht stond.

We hebben dit officieel bij de plaatselijke havenautoriteit gemeld als een gevaarlijk bijna-ongeval, en hun gevraagd om een bevestiging en informatie over verdere actie die zij zouden ondernemen, en of er nog iemand anders was die ik zou moeten informeren. In hun reactie zeiden zij dat ze een onderzoek hadden geopend naar het schip in kwestie (en het bedrijf waar het toe behoort) om de feiten te achterhalen aan de hand van hun eigen faciliteiten om de statusinformatie van het schip terug te halen.

We vonden dit een bemoedigend antwoord en we hebben er nogmaals op gewezen dat het baggerschip in het geheel geen poging had gedaan om ons te waarschuwen of ons op de hoogte te brengen van hun intenties. Net voordat we bakboordroer moesten geven, voeren we voor de wind met de fok te loevert en als we niet naar bakboord waren uitgeweken, zouden we ons in de directe baan van het baggerschip hebben bevonden (zij waren het oplopende schip).

Hier volgt een beknopte weergave van de reactie van de havenautoriteit;

De kapitein van het baggerschip is vorige week bij ons geweest voor een gesprek en we hebben doorgenomen wat hij zich van het gebeurde herinnerde.

- Er is vastgesteld dat het brugteam, dat uit twee mensen bestond, zich bewust was van uw boot en alle andere jachten in het gebied, en geprobeerd heeft de lastige doorgang tussen al deze boten door zo veilig mogelijk uit te voeren. Het liep echter niet helemaal als gepland, vanwaar uw rapport. De kapitein bevestigde eveneens dat hun marifoon gedurende de hele doorvaart was afgestemd op de kanalen 12 en 16, maar dat ze uw oproepen niet hebben gehoord.
- Op het in uw rapport genoemde tijdstip van het incident stond de kapitein op de brug met de tweede stuurman, die beide volledig gekwalificeerd zijn en over passende vaarbevoegdheidsbewijzen beschikken,
- De kapitein herinnert zich dat er nogal wat jachten in het gebied aanwezig waren, maar verklaart dat hij een veilige snelheid aanhield en dat hij geprobeerd heeft de lastige doorgang tussen de jachten door zo veilig mogelijk uit te voeren,

- Naar de mening van de kapitein is er bij het passeren van de jachten in het gebied nergens sprake geweest van een bijna-ongeval.
- Helaas hebben we door een technisch mankement geen radar- en AIS-gegevens kunnen terughalen uit ons eigen Vessel Traffic Services (VTS)-systeem, en hebben we dus zelf niet kunnen constateren wat er zich die dag feitelijk heeft afgespeeld.

De zaak is nu grondig geanalyseerd met de kapitein en is ook besproken met de eigenaars. Wij zullen dan ook geen verdere actie ondernemen.

Nader commentaar van rapporteur 6:

Dit was zeer zeker een bijna-ongeval en een situatie die had kunnen leiden tot het verlies van mensenlevens en van een boot als wij niet hadden ingegrepen. Het scheelde zelfs zo weinig dat als onze motor om welke reden dan ook had geweigerd, we in grote problemen waren gekomen. Het is al erg genoeg als plezierjachten COLREGS niet kennen of zich er niet aan houden, maar als de zogenaamde “opgeleide professionals” die verantwoordelijk zijn voor schepen die verwoestingen kunnen aanrichten, COLREGS aan hun laars lappen, schieten deze voorschriften totaal hun doel voorbij.

We wilden dit onder uw aandacht brengen, omdat we vinden dat hier bekendheid aan moet worden gegeven. We zijn er zeker van dat dit soort situaties vaker voorkomt. Iedereen begrijpt dat het desbetreffende gebied druk bevaren wordt en dat er veel verborgen gevaren zijn, wat soms voor precare situaties zorgt. We moeten elkaar respecteren als we willen dat het plezierig blijft en dat we op onze boten kunnen genieten.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board heeft elk afzonderlijk rapport besproken en merkte op dat er in verschillende rapporten dezelfde onderwerpen werden aangeroerd.

Allereerst het marifoongebruik. De MAB benadrukt dat de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen opzettelijk zo zijn opgesteld dat gebruik van de marifoon niet nodig is. Als je het schip bent dat koers en vaart moet houden, en je twijfelt, dan is dat het moment waarop je moet uitwijken of snelheid moet minderen. We hebben ook opgemerkt dat wanneer in een marifoongesprek “wordt gevraagd naar intenties”, het andere schip de gelegenheid krijgt om “nee” te zeggen. Wat het derde rapport aangaat willen we dit zeggen: een “verhitte woordenwisseling” lucht misschien op, maar is zeker niet aan te raden. Het is veel beter om je te concentreren op de voorschriften dan op de marifoon.

Met de komst van het wereldwijd maritiem nood- en veiligheidssysteem (GMDSS) is er geen wettelijke verplichting meer om uw marifoon af te stemmen op kanaal 16, hoewel dit een nood- en oproepfrequentie blijft. Het is belangrijk gebruik te maken van de specifieke blokkanalen in de verschillende gebieden, en ook om vast te stellen of dit een simplex- of duplexfrequentie is. Bij de laatstgenoemde geldt dat andere schepen u kunnen horen, maar dat u alleen kunt communiceren met het zendstation. In de MCA-notitie MGN324 (M+F) Navigation – Watchkeeping Safety staat hierover nuttige informatie.

Meerdere rapporten wijzen op de noodzaak van situationeel bewustzijn. De perceptie van een veilige passeerafstand is aan de orde gekomen, en CHIRP wijst er met klem op dat het

noodzakelijk is jezelf altijd te verplaatsen in de situatie van het andere schip/de andere schepen. Eventuele acties moeten tijdig en kordaat zijn – bij een volledig situationeel bewustzijn zou het in het vijfde rapport niet nodig zijn geweest de intenties van het andere schip te achterhalen. De ene persoon kan iets anders waarnemen dan de ander, zoals blijkt uit de opmerkingen over het zicht en risico van een aanvaring uit het eerste rapport.

CHIRP merkt op dat het in een oloopsituatie, waar uitvoerbaar, een goede praktijk is om op te lopen aan stuurboordzijde, zodat uw eigen stuurboordzijde vrij blijft.

Voor alle rapporten geldt dat het makkelijk is om alleen naar de acties of passiviteit van de betrokken partijen te kijken en schulddigen aan te wijzen, maar dat daarmee niet de achterliggende oorzaken worden blootgelegd - die kunnen liggen in de kwalificaties en ervaring van de bemanning. In het geval van de onbemande brug was er wel iemand met een vaarbevoegdheidsbewijs, maar dat betekent niet dat die persoon ook competent is. Wie ging er naar de brug in het vierde rapport? Een dekkofficier of een minder gekwalificeerd persoon? Ook het aantal uren dat iemand in de afgelopen 24 uur, week, of maand heeft gewerkt, kan meespelen, evenals een vermeende of daadwerkelijk bestaande commerciële of tijdsdruk. Tot slot laten meerdere rapporten een volledig tekortschieten in menselijke aspecten en veiligheidscultuur zien.

CHIRP zou graag meer rapporten van deze aard ontvangen – ze komen uit de hele wereld en tonen duidelijk aan dat we, als het gaat om goede of beste praktijken, nog een lange weg te gaan hebben.

----- EINDE RAPPORT

In het geheel geen veiligheidsbewustzijn

SITUATIESCHETS: Een kort rapport dat twee gebieden beschrijft waarop geen veiligheidsbewustzijn aanwezig was.

Wat de rapporteur ons vertelde:

Bij het afmeren van een stukgoederenschip zag ik dat de meeste bemanningsleden op het voorste en achterste afmeerstation in het geheel geen pbm's droegen (geen veiligheidsschoenen, helmen of handschoenen). Enkele van hen, onder wie een officier die bij het bedieningspaneel voor de afmeerlieren stond, droegen slippers! Verder kon ik, toen het schip eenmaal afgemeerd was en zij de luiken van de laadruimen openden met de ouderwetse laadbomen van het schip, duidelijk zien dat bemanningsleden de verticale ladders opklommen naar het bedieningspunt van de laadbomen en constructies borgden, en dat alles met een ontbloom bovenlijf, op slippers, en zonder pbm's! Ik was ontzet door het volledige gebrek aan veiligheidscultuur op het schip, terwijl ze aan alle kanten werden omringd door veiligheidswaarschuwingen, posters, IMO-bordjes enz. VEILIGHEID STAAT VOOROP? Nou, niet op dat schip!

Maar dat is nog niet alles: toen het schip de aanlegsteiger bijna had bereikt, werd het bakboordanker losgegooid vanaf de kluispijp zonder het eerst te laten vieren tot waterniveau. Het miste op een haar na de boot van de line-handler, die er letterlijk maar een paar meter vandaan lag. Het gevolg was dat deze boot stevig begon te rollen en zich snel verwijderde.

Het anker werd losgegooid om de aanlegplaats langzamer te naderen. De loods communiceerde dit echter niet duidelijk naar alle betrokken partijen via de marifoon. We werden allemaal verrast door de onaangekondigde actie. Het was op dat moment prima weer (NO-wind 10/15 knopen), met minimale stroming en weinig getij, en er gebeurde niets afwijkends tijdens de manoeuvre. Alle bemanningsleden op het voorste afmeerstation stonden aan stuurboordzijde klaar om de trossen omlaag te laten zakken naar de boot. Er was niemand die de bakboordzijde in de gaten hield voordat het anker werd losgegooid.

Geleerde lessen

Dit gaat van kwaad tot erger – het volledig ontbreken van bewustzijn van gevaar, een slechte veiligheidscultuur en geen communicatie.

Commentaar van CHIRP

De Maritime Advisory Board heeft over dit rapport gesproken en was het eens met de rapporteur dat het niet dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen (pbm's) duidt op weinig respect voor veiligheid, wat leidt tot een slechte veiligheidscultuur zowel aan boord als bij het bedrijf.

Wat het anker aangaat, het gebeurt wel meer dat de benaderingssnelheid in kleine havens met beperkte ruimte wordt geregeld door met een slepend anker te varen. Je mag echter verwachten dat er continu goed wordt gecommuniceerd tussen het brugteam (de loods en de kapitein) en het voorste afmeerstation. In dit geval had het gebrek aan communicatie de line-handler fataal kunnen worden **CHIRP** is het eens met de rapporteur dat voordat een anker wordt losgegooid, het gebied buiten de boot moet worden gecontroleerd om ervoor te zorgen dat dit vrij is. Ook moet worden opgemerkt dat als het ankeren correct was uitgevoerd, de line-handler zich van het schip zou moeten hebben verwijderd totdat deze handeling zou zijn voltooid. Tot slot is het altijd een goede praktijk om het anker te laten zakken tot aan de waterlijn alvorens het te laten gaan – ankers kunnen namelijk vastlopen in de kluispijp

----- EINDE RAPPORT

**ONTVANGEN
CORRESPONDENTIE**

Nachtwaker

Wat de rapporteur ons vertelde:

Een jaar nadat een plaatselijke autoriteit het plan opgaf om de nachtwaker in deze haven weg te bezuinigen, besloot een dronken man om ongeveer 1 uur 's nachts te gaan zwemmen, maar raakte daarbij in de problemen. De nachtwaker zag hem in het water en gooide hem een reddingsgordel toe, waarna hij de kustwacht alarmeerde. De reddingsboot was snel ter plaatse. Zij lokaliseerden het slachtoffer, dat de door de nachtwaker toegegoede reddingsgordel gebruikte. Het slachtoffer werd aan boord van de reddingsboot gehaald en naar de kust gebracht, waar hij werd bijgestaan door onze bemanningsleden en werd overgedragen aan de zorg van de ambulancemedewerkers.

Dit incident laat zien hoe belangrijk het is dat iemand toezicht houdt op de kade. Vorig jaar was de functie van nachtwaker bijna geschrapt, terwijl diens aanwezigheid, nu de haven steeds drukker wordt, van vitaal belang is. Want dit is al de tweede keer dit jaar dat de nachtwaker een leven redt. We weten allemaal dat alcohol en schepen geen goede combinatie zijn, en dat alcohol niet thuishoort op schepen of in havens. De reddingsmaatschappij heeft mij verteld dat als de nachtwaker niet zo daadkrachtig had gehandeld, deze man het niet zou hebben overleefd.

Nogmaals, dankzij u en **CHIRP** hebben de nachtwakers hun baan behouden en uit het bovenstaande blijkt dat u daarmee levens hebt gered.

Commentaar van CHIRP

Ook **CHIRP** heeft met genoeg bijgedragen aan de instandhouding van deze waardevolle functie. We willen nog even benadrukken dat alcohol en zwemmen een uitermate gevaarlijke combinatie vormen.

----- EINDE RAPPORT

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



The Corporation of Trinity House



The UK P&I Club



TT Club Mutual Insurance Ltd



The TK Foundation



The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd



Cammell Laird



International Foundaton for Aids to Navigation (IFAN)



Lloyd's Register Foundation



Seafarers UK



Witherbys