



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Onderzoeken

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft binnen de sector scheepvaart de wettelijke plicht tot het onderzoeken van ernstige en zeer ernstige voorvallen met betrokkenheid van Nederlandse zeeschepen. Daarnaast geldt de verplichting tot het onderzoeken van ernstige en zeer ernstige voorvallen met of aan boord van zeeschepen in de Nederlandse territoriale wateren. De Onderzoeksraad voert deze onderzoeken uit in overeenstemming met de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en EU verordening 2009/18/EC van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009, inzake onderzoek en het voorkomen van maritieme ongevallen. Wanneer de Onderzoeksraad besluit dat bij ernstige incidenten geen sprake is van structurele veiligheidstekorten, volstaat een beschrijving van het voorval. Het voornaamste doel van de Onderzoeksraad is het voorkomen van ongevallen of de gevolgen daarvan te beperken door lessen te trekken en aanbevelingen te formuleren. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen onderdeel uit van het onderzoek door de Onderzoeksraad.

Rapportage Ongevallen Scheepvaart

juli 2022 - december 2022



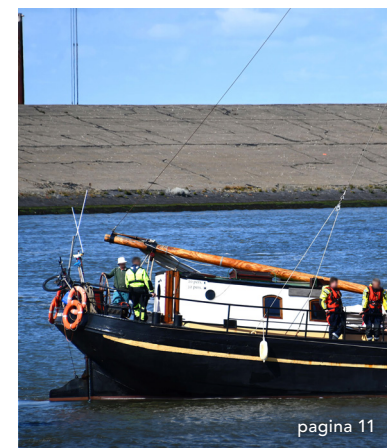
In de periode die deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) beslaat, startte de Onderzoeksraad voor Veiligheid vijf nieuwe scheepvaartonderzoeken, waarvan twee in de binnenvaart. Bij drie van deze onderzoeken was een aanvaring de aanleiding. Daarnaast is de Onderzoeksraad een thema-onderzoek en een opvolgingsonderzoek gestart binnen de sector scheepvaart. Bij dit opvolgingsonderzoek kijkt de Raad naar de mate van opvolging van aanbevelingen die gedaan zijn in een eerder onderzoek, maar ook naar de manier waarop eerdere aanbevelingen zijn geformuleerd en overgebracht, en wat de Raad hier zelf van kan leren.

Daarnaast publiceerde de Onderzoeksraad ook een drietal scheepvaatrapporten in deze periode. Uit één van de onderzoeken kwam naar voren dat het in deze sector, maar ook in andere sectoren en vakgebieden, essentieel is dat er bij de werkgever en werknemer continu aandacht is voor het blijven leren en hoe een scheepsbeheerder en de bemanning hier samen op een effectieve manier invulling aan kunnen geven. In het thema artikel "Een leven lang (blijven) leren" in deze editie van de ROS wordt hier uitgebreid bij stilgestaan.

Stavros Zouridis,
Plaatervangend voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 7



pagina 11



pagina 14

Een leven lang (blijven) leren

Zeevarenden moeten aan boord hun werk altijd veilig kunnen uitvoeren. Voor een groot deel kunnen zeevarenden hierin vertrouwen op hun ervaring. Ervaring alleen is echter niet genoeg. Blijven leren om (nieuwe) kennis en vaardigheden op te doen is een vereiste. Dit is nog belangrijker wanneer zeevarenden nieuw zijn aan boord of in hun functie, of wanneer er nieuwe ontwikkelingen zijn in hun werkomgeving.

Opleiding: basisveiligheid

Een goede opleiding en het onderhouden van de kennis vormen de basis om het dagelijkse werk veilig te kunnen doen. Dat het belangrijk is basisopleidingen te blijven evalueren en ontwikkelingen, blijkt uit het onderzoek *Kapseizen en zinken viskotters*.¹ In dit rapport

worden twee incidenten met viskotters beschreven, waarbij de stabiliteit dusdanig verslechterde in een asymmetrische beladingstoestand dat er geen marge meer was om een onverwacht kenterend moment op te vangen. De Raad constateerde onder andere dat de noodzakelijke competenties waarmee bemanningen gevaarlijke asymmetrische beladingstoestanden kunnen herkennen en voorkomen, geen vast onderdeel zijn van de lespakketten die in de visserijopleidingen worden aangeboden. Ook vanuit de wet- en regelgeving is niet geborgd dat de bemanningen aan boord goed op de hoogte zijn van de risico's van asymmetrische beladingstoestanden van het schip waarop ze varen. Dit heeft een nadelige invloed op het herkennen en voorkomen van gevaarlijke asymmetrisch beladingstoestanden. Uit de reacties op de aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad is gebleken dat asymmetrische beladingstoestanden tegenwoordig als onderwerp in visserijopleidingen opgenomen wordt.

Om de kennis van toekomstige schipper op peil te houden, is het goed om asymmetrische beladingstoestanden geregeld onder de aandacht te brengen. Onder andere de Stichting Sectorraad Visserij kijkt daarom naar een aanvullende, verkorte opleiding waarin deze asymmetrische beladingstoestanden weer onder de aandacht gebracht worden wanneer toekomstige schippers hun vaarbevoegdheid halen.

Eisen aan opleidingen

In de zeevaart staan in de geldende verdragen bepalingen met eisen waaraan zeevarenden moeten voldoen.² De manier waarop opleidingen aan de eisen zoals in de STCW voldoen, wordt op nationaal niveau bepaald. De opleidingen in de zeevaart en binnenvaart hebben gemeen dat ze algemeen zijn. Specifieke kennis voor verschillende functies moet na de algemene opleiding worden opgedaan. Specialisaties binnen de scheepvaart vragen regelmatig om een aanvullend opleidingstraject waarin, voor de specialisatie, relevante onderwerpen behandeld worden.

Bij de grote herziening van de Zeevaartbemanningswet in 2002 is de specifieke sleepbotenopleiding als specialisatie verdwenen, onder andere om de grote diversiteit in vaarbevoegdheidsbewijzen te verminderen. Veel rederijen bieden dan ook interne opleidingen aan voor bijvoorbeeld de functie van sleepbootkapitein. Uit het onderzoek *Beknelling door sleepdraad met fatale afloop*³ bleek dat na de opleiding tot maritiem officier, de kapitein aan boord nog een intern opleidingstraject moest volgen tot sleepbootkapitein. De opleiding tot sleepbootkapitein bij de rederij heeft geen vast tijdschema, is praktijkgericht en bestaat vrijwel geheel uit ervaring opdoen. De inhoud en kwaliteit van een opleidingstraject is daarmee afhankelijk van het werkaanbod en de interpretatie en kunde van de mentor. Daarnaast hangt het aanbod en de invulling van interne opleidingstrajecten ook in grote mate af van de waarde die een rederij eraan geeft en of ze zich er hard voor maakt.

Om ervoor te zorgen dat een intern opleidingstraject het gewenste resultaat oplevert, is het belangrijk vooraf vast te stellen wat de leerdoelen van het traject zijn en te toetsen of deze leerdoelen behaald zijn.



Een schip met voor de boeg een sleepboot bij de sluis van IJmuiden.

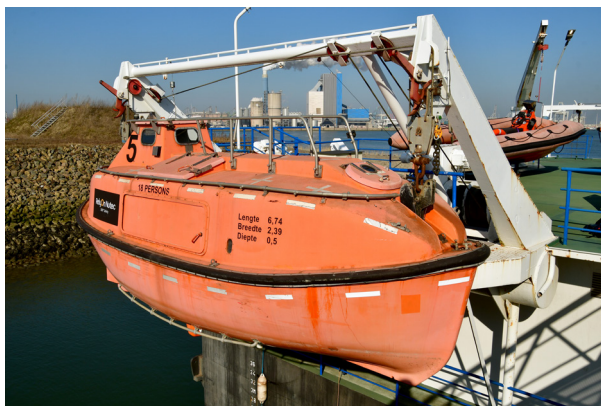
¹ Kapseizen en zinken viskotters - Lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis.
<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/15703/kapseizen-en-zinken-viskotters---lessen-uit-de-voorvallen-met-de-uk>

² International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) en de International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F).

³ Beknelling door sleepdraad met fatale afloop - Lessen uit het ongeval aan boord van de sleepboot En Avant 7
<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/19444/beknelling-door-sleepdraad-met-fatale-afloop---lessen-uit-het-ongeval>

Training: vergroten begrip van de theorie

Na een opleiding gaan betrokkenen tijdens training aan de slag met de opgedane kennis en wordt deze opgefrist. De koppeling met de praktijk maakt vaak dat mensen de theorie beter gaan begrijpen. In een training wordt de aandacht veelal gericht op een bepaald onderwerp, bepaalde kennis of een bepaalde vaardigheid die iemand moet opdoen. Met trainingen blijven opgedane kennis en vaardigheden op peil, en kan nieuwe kennis aangeboden worden. Relevante trainingen moeten daarom periodiek aan de bemanning aangeboden worden waarbij ook op individuele wijze aandacht besteed moet worden aan het uitbreiden van vaardigheden en opdoen van kennis. Dit vergt doorlopende samenwerking tussen rederij en bemanning om te bepalen welke kennis mist en waar de behoefte ligt.



Een reddingboot als onderdeel van het terrein van een trainingscentrum in Nederland.

Oefening: voorbereid zijn op noodsituaties

Tijdens oefenen, veelal aan boord, wordt de praktijk gesimuleerd in een veilige omgeving waarin er ruimte is om fouten te maken en daarvan te leren. Noodsituaties oefenen is nodig om bemanning zo goed mogelijk voor te bereiden op dergelijke situaties en daarmee de zelfredzaamheid te vergroten. Daarbij is het essentieel om te oefenen met het materieel dat beschikbaar is aan boord van het schip, het zogenoemde eigen materieel. Door te oefenen met de reddingsmiddelen aan boord, wordt ten eerste duidelijk wat de staat van de reddingsmiddelen is en ten tweede wat eventuele beperkingen zijn van de reddingsmiddelen die beschikbaar zijn aan boord. Ook hiermee vergroot de bemanning zijn zelfredzaamheid.

Mede omdat oefeningen ook veilig moeten zijn, zijn deze slechts een beperkte weerspiegeling van de werkelijkheid. Wanneer een bemanning te maken krijgt met een noodsituatie, dan is de realiteit doorgaans complexer dan in oefensituaties. Toch kan oefenen de bemanningsleden handvatten geven om te kunnen handelen in een noodsituatie waardoor ze rust en discipline kunnen bewaren.

Dit is ook de kracht van het oefenen: het zorgt ervoor dat mensen kunnen terugvallen op wat ze geleerd hebben wanneer ze onder hoge druk moeten presteren in een gevaarlijke omgeving.

Hoe belangrijk dit in de praktijk is, werd duidelijk toen het vrachtschip Eemslift Hendrika⁴ in april 2021 voor de kust van Noorwegen zware slagzij kreeg. De weersomstandigheden waren zwaar en door schuivende lading in het ruim en lekgeslagen ballastwatertanks was het schip gaan hellen. Toen de situatie uit de hand dreigde te lopen verzamelden de vier bemanningsleden die zich in het ruim bevonden op de brug. Onderweg naar boven instrueerde de cargosuperintendent de overige acht bemanningsleden hun overlevingspakken aan te trekken en ook naar de brug te komen. Na contact met de kustwacht werd besloten dat zij als eerste met de helikopter geëvacueerd zouden worden. Zij gingen in hun overlevingspak met reddingsvest aan naar het achterdek waar ze opgepikt werden. De andere vier bleven aan boord in een poging de slagzij te verminderen. Aan het eind van de middag trokken ook zij hun overlevingspakken en reddingsvesten aan en werden geëvacueerd. Sterk leiderschap van de cargosuperintendent, voorbereiding en coördinatie tussen de bemanningsleden en met de reddingsdiensten heeft ervoor gezorgd dat iedereen veilig het schip kon verlaten.

Vorbereid zijn op een noodsituatie zal de overlevingskansen vergroten. De realiteit is altijd anders dan een oefening, maar oefenen bereidt bemanningsleden wel bij benadering voor op wat hen te doen staat in een noodsituatie. Een belangrijk uitgangspunt is het eigen

kwetsbaarheidsbesef en de noodzaak daar het maximale aan te doen in de eigen invloedssfeer aan boord.



De evacuatie van de bemanningsleden van de Eemslift Hendrika uitgevoerd door de Noorse kustwacht. (Bron: JRCC Noorwegen)

Daarom moeten zowel de rederij of zelfstandig schipper als de bemanning er verantwoordelijkheid voor nemen dat de reddingsmiddelen in goede staat zijn en er periodiek met het eigen materieel geoefend wordt.

Continu proces

Veilig werken in het hier en nu vergt continue aandacht en mag nooit routineus worden. Mensen zijn nooit uitgeleerd, het is een herhalend proces door de gehele loopbaan heen. In de praktijk zullen zich altijd afwijkende situaties voordoen. Die situaties zijn niet altijd te voorkomen, dus bemanningsleden moeten de ruimte krijgen om hier op een veilige manier van te leren. Dit geldt met name voor personeel dat nog (intern) in opleiding is, of beperkte ervaring heeft. De rol die de reder, maar ook een zelfstandig schipper hierin heeft, is om ervoor te zorgen dat werknemers goed voorbereid op reis gaan en blijven. Een werkgever heeft een zorgplicht voor zijn medewerkers: hij moet ervoor zorgen dat het materieel op orde is, hiermee getraind wordt en tijd vrij wordt gemaakt voor het trainen en oefenen. Aan boord is het aan de zeevarende zelf om er het maximale aan te doen de zelfredzaamheid in geval van nood te vergroten.

Uiteindelijk zullen rederijen en bemanningsleden met gezamenlijke verantwoordelijkheid moeten blijven investeren in het op peil houden van kennis en vaardigheden. Dit wordt bereikt door continu trainen, met eigen materialen, die passen in de context van de werkomgeving.

⁴ Noodsituatie na schuivende lading. Lessen uit het voorval met de Eemslift Hendrika
<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/18819/noodsituatie-na-schuivende-lading--lessen-uit-het-voorval-met-de>

Ongevalsclassificatie

In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) van juli 2022 tot en met december 2022 presenteert de Onderzoeksraad voor Veiligheid de beschrijving van ongevallen aan boord van onder Nederlandse vlag varende schepen, de voorvallen die plaats hebben gevonden binnen de Nederlandse territoriale wateren en in deze periode gepubliceerde rapporten.

Elk ongeval is geclassificeerd naar ernst. De categorieën stemmen overeen met EU-verordening 2009/EC/18:

Very serious: ongeval met total-loss van een schip, dodelijke slachtoffers, of ernstige milieuschade.

Serious: ongeval met een schip dat niet als *very serious* geclassificeerd kan worden en waarbij bijvoorbeeld brand, een aanvaring, gronding, enzovoorts voorgekomen is, waardoor het schip niet verder kan varen of milieuschade veroorzaakt.

Less serious: ongeval dat niet als *very serious* of *serious* gekwalificeerd kan worden.

Marine incident: een gebeurtenis, of serie gebeurtenissen, anders dan een ongeval, dat heeft plaatsgevonden verbonden aan scheepsoperaties, dat de veiligheid van het schip, een opvarende of het milieu in gevaar bracht, of in gevaar zou hebben gebracht als het niet gecorrigeerd zou zijn.

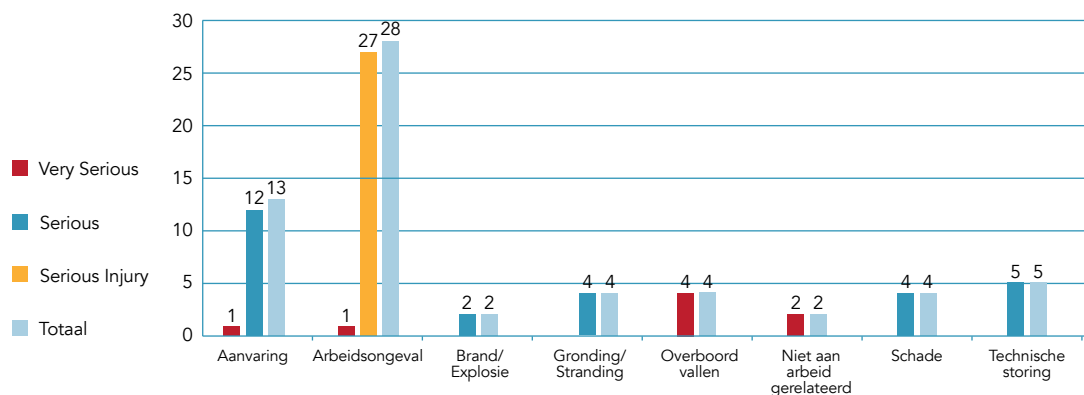
Serious injury: letsel opgelopen door een persoon, waardoor de persoon langer dan 72 uur arbeidsongeschikt is, binnen zeven dagen na de datum waarop het ongeval plaatsvond.

In deze rapportage staan de voorvallen opgenomen uit de categorieën: *very serious*, *serious* en *serious injury*. Behalve de gegevens over de rapportageperiode is ook een meerjarig overzicht opgenomen. Daarmee ontstaat meer inzicht in trends.

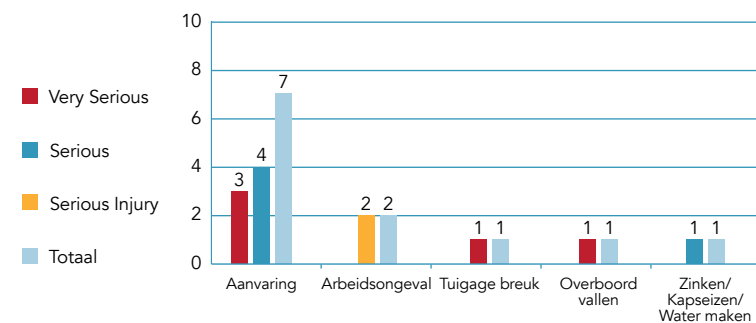
Ongevallen op de binnenwateren kennen een ander classificatiesysteem vanwege verschillen in internationale afspraken, maar dit is in grote lijnen vergelijkbaar met de hierboven benoemde indeling.

De scheepsongevallen in figuur 2 geven het aantal meldingen aan de Onderzoeksraad weer van ongevallen op de binnenwateren in de periode juli tot en met december 2022. Daarbij wordt onder (very) *serious* verstaan: ongevallen waarbij een schip niet meer verder kan of mag varen als gevolg van dat scheepsongeval of als er ernstige schade aan lading, infrastructuur of milieu is, en daarbij een stremming van de vaarweg optreedt of als er doden en zwaargewonden te betreuren zijn.

In deze ROS zal voor de leesbaarheid elk voorval, zowel de zeevaart als de binnenvaart, op de hierboven uiteengezette manier gecategoriseerd en geclassificeerd worden. Ter verduidelijking wordt specifiek aangegeven wanneer er sprake is van de binnenvaart.



Figuur 1: Ernstige en zeer ernstige ongevallen zeevaart, periode juli 2022 tot en met december 2022.



Figuur 2: Ernstige en zeer ernstige ongevallen binnenvaart, periode juli 2022 tot en met december 2022

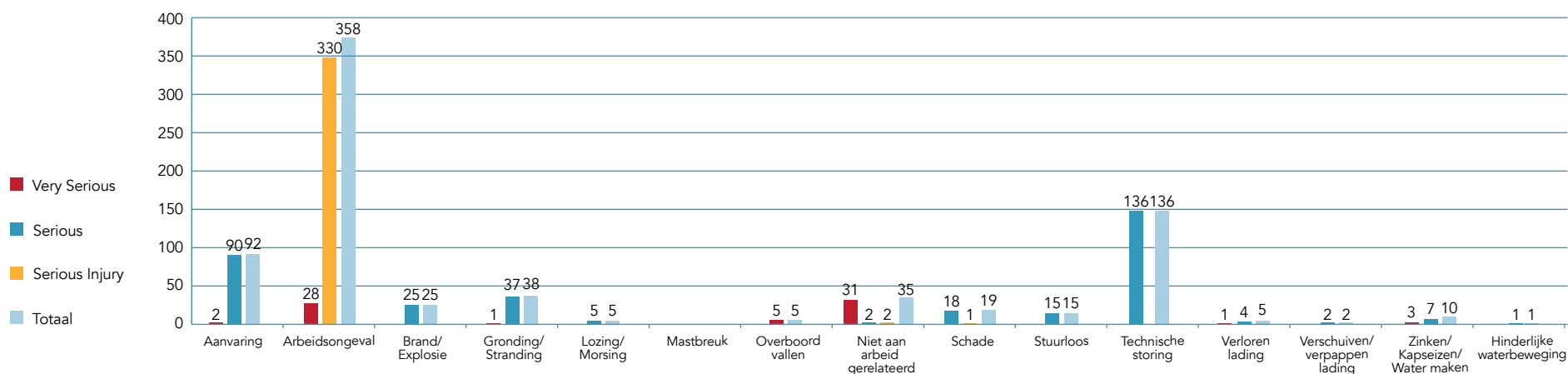
Arbeidsongevallen nemen in figuur 1 en figuur 3 een prominente plaats in. Het voorkomen van arbeidsongevallen is in de (internationale) wet- en regelgeving eveneens een prominente plaats toebedeeld.

Het Internationale Maritieme Arbeidsverdrag (MLC 2006), waarin dit is opgenomen, wordt naast het SOLAS-verdrag, het Marpol-verdrag en het STCW-verdrag beschouwd als de vierde pijler van de maritieme regelgeving van toepassing aan boord van zeeschepen. MLC 2006 is opgesteld onder toezicht van de International Labour Organisation (ILO).

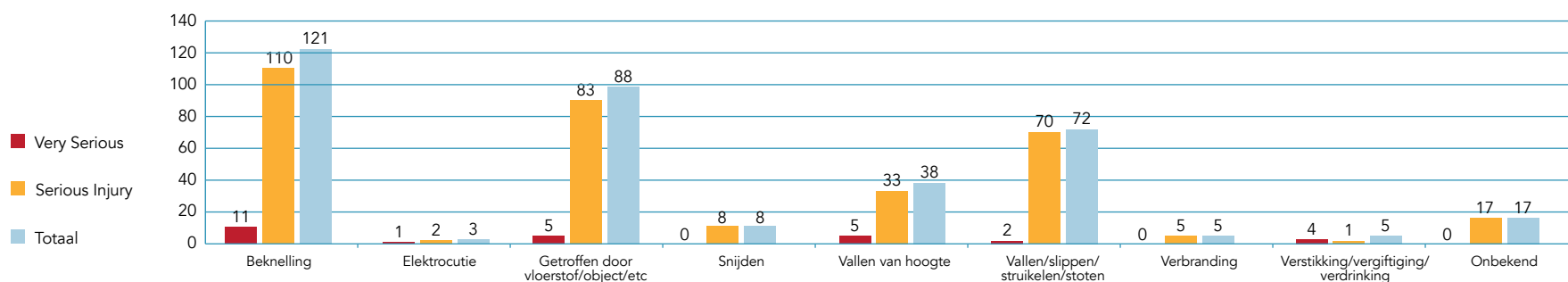
Daarnaast heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in Nederland een toezichthoudende rol in de Nederlandse scheepvaartsector. Deze rol spitst zich toe op het naleven van de wet- en regelgeving aan boord van schepen.

Meer inzicht in de aard van deze ongevallen kan helpen bij het versterken van het veiligheidsbesef onder werkgevers, werknemers en andere partijen in de maritieme sector.

Daarom worden in deze ROS de arbeidsongevallen weergegeven op basis van de oorzaken van letsel. Hierbij valt op dat beknelling, treffen door vloeistoffen/objecten, vallen/slippen/struikelen/stoten en vallen van hoogte de meest voorkomende typen arbeidsongevallen zijn.



Figuur 3: Ernstige en zeer ernstige ongevallen zeevaart, periode januari 2016 tot en met december 2022.



Figuur 4: Arbeidsongevallen gekoppeld aan oorzaak van letsel zeevaart, periode januari 2016 tot en met december 2022.

Gepubliceerde rapporten

Beknellingen met luikenwagens. Verbreed onderzoek na dodelijke beknelling op Beauforce, 30 juni 2018

Op 30 juni 2018 stapte een bemanningslid uit de ruimtegang midscheeps op dek en is hierbij geraakt door de rijdende luikenwagen. Hij kwam hierdoor bekneld tussen de luikenwagen en delen van het schip. Het bemanningslid kwam hierbij om het leven. Dit was de tweede dodelijke beknelling aan boord van hetzelfde schip in drie jaar tijd en daarom aanleiding voor de Onderzoeksraad om een verbreed onderzoek in te stellen naar het risico op beknelling tussen luikenwagen en delen van een schip.

Over het voorval aan boord van de Beauforce in 2018 is het volgende duidelijk geworden. Tijdens het lossen van de vracht, kregen drie bemanningsleden de opdracht om de luiken van een laadruim te sluiten. Het slachtoffer ging hiervoor naar het ruim en kwam even later uit de ruimtegang midscheeps. Op het moment dat een ander bemanningslid de luikenwagen richting de boeg reed, is het slachtoffer uit het dekportaal van de ruimtegang midscheeps gekomen om naar het bakboord gangboord te gaan. Het slachtoffer is door de rijbeweging van de kraan 'meegenomen' en bekneld geraakt, waarna hij voorover op het lager gelegen gangboord is gevallen.

Beheersing van het risico op beknelling

Om lessen te kunnen trekken die breder gaan dan het individuele voorval, is gekeken hoe het risico bij zes verschillende voorvallen aan boord van verschillende schepen is beheerst. Uit het onderzoek kwam naar voren dat het risico op beknelling tussen luikenwagen en delen van een schip hoog is. Personen die zich in het rijgebied van de luikenwagen bevinden, zijn in grote mate afhankelijk van hun eigen handelen. Verschillende factoren dragen hieraan bij, zoals zichtbeperkingen voor de bedienaar van de luikenwagen. Bij alle zes de meegenomen voorvallen stond het slachtoffer in een dode hoek of was hij slecht zichtbaar. De bedienaar is daardoor mede afhankelijk van de communicatie met anderen in zijn werkgebied, maar in alle zes de gevallen was er ofwel geen communicatie tussen het slachtoffer en de bedienaar, of was er sprake van miscommunicatie.

Naast dat het onwenselijk is dat potentiële slachtoffers afhankelijk zijn van hun eigen handelen en oplettendheid voor hun veiligheid, zijn er ook beperkingen die het moeilijker maken voor een potentieel slachtoffer om de juiste inschatting te maken en de juiste handeling uit te voeren. Zo moet een luikenwagen uitgerust zijn met een alarm dat afgaat tijdens het rijden, maar was het alarm niet in alle gevallen hoorbaar voor het slachtoffer en was er mogelijk sprake van alarmmoeheid. Een hoge blootstelling aan alarmen kan leiden tot alarmmoeheid. Hierdoor raakt iemand gewend aan een alarm en koppelt hij minder snel het geluid aan een direct gevaar.

Luikenwagens moeten een noodstop hebben, waarmee een potentiële beknelling nog kan worden voorkomen. In bijna alle gevallen bleek dat de noodstop niet binnen handbereik was voor het slachtoffer en in één geval bleek de noodstop nabij het slachtoffer ook defect te zijn, zonder dat dit bekend was bij de bemanning.



Beauforce. (Bron: Vertom-Bojen)

Veiligheidsaanpak ten opzichte van vergelijkbare risico's

Er is voor het onderzoek gekeken of de beheersing van het risico overeenkomt met de beheersing van vergelijkbare risico's. Een vergelijking met het risico op slaande trossen bij meren en ontmeren is gemaakt omdat het bij werkzaamheden met trossen ook gaat om het risico van beknelling of getroffen worden door een object. Er bleken verschillen tussen de beheersing van beide risico's te zijn, zo is het tijdens het meren en ontmeren niet toegestaan om de *snap-back zone* te komen, maar is het wel gebruikelijk dat personen in de gevarenzone werken tijdens het rijden met de luikenwagen. Ook mogen aan dek tijdens het meren en ontmeren alleen handelingen worden uitgevoerd door aangewezen personen, terwijl deze coördinatie ontbrak bij de voorvallen met luikenwagens. Zo was in één geval

was het slachtoffer bezig met het vervangen van een lampje in de gevarezone van de luikenwagen, zonder dat de bedienaar hiervan op de hoogte was.

Op basis van het onderzoek kwam de Onderzoeksraad tot de conclusie dat zonder veranderingen tijdens werkzaamheden met luikenwagens en in het ontwerp van luikenwagens op een schip, het risico op beknelling niet of nauwelijks te beheersen is. Het verbeteren van de coördinatie bij het werken met een luikenwagen is noodzakelijk. Duidelijke afspraken over gelijktijdige werkzaamheden in de gevarezone van de luikenwagen zijn essentieel. Het uitgangspunt moet zijn dat niemand de rails van de luikenwagen passeert als deze in gebruik is. Als de noodzaak er wel is, dan moet er niet met de luikenwagen gereden worden.

In het onderzoek doet de Onderzoeksraad aanbevelingen aan de rederij, de branchevereniging van reders in de zeevaart en *Netherlands Maritime Technology*. Het volledige rapport is te vinden op: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/18282/beknellingen-met-luikenwagens.-verbreed-onderzoek-na-dodelijke>

Noodsituatie na schuivende lading. Lessen uit het voorval met de Eemslift Hendrika, 5 april 2021

Het Nederlandse vrachtschip Eemslift Hendrika kwam op 5 april 2021 voor de kust van Noorwegen in de problemen. Het schip bevond zich op ongeveer 60 nautische mijl (NM) ten westen van de kust van Noorwegen in een noordwester storm. Aan dek van het schip stonden diverse boten, in het ruim stonden zes roerpropellers en een catamaran. Het schip was op weg van het Duitse Bremerhaven naar het Noorse Kolvereid.

Tijdens de reis verschoof een aantal van de roerpropellers in het ruim en veroorzaakte lekkage in een anti-heelingtank en ballastwatertanks van het schip. Het water uit de tanks liep vervolgens het ruim in. Door het schuiven van de roerpropellers en het lekkende water kreeg het schip een slagzij over stuurboord. In eerste instantie werden acht van de in totaal twaalf bemanningsleden geëvacueerd.



Eemslift Hendrika. (Bron: M. Witte)

De achtergebleven vier bemanningsleden probeerden het schip stabiel te houden. Aan het eind van de middag werden ook de laatste vier bemanningsleden geëvacueerd en bleef het schip op automatische piloot en met een motorvermogen van 40 procent onbemand doorvaren. Op 7 april kon een sleepverbinding tot stand worden gebracht en werd het schip Ålesund binnengesleept.

Uit onderzoek van de Onderzoeksraad is naar voren gekomen dat de roerpropellers losraakten door een sjorsysteem dat de omstandigheden tijdens de zeereis niet aankon. De kapitein schatte bij het vertrek uit Bremerhaven het risico van de reis over open zee met de voorspelde weersomstandigheden en zeecondities in als hanteerbaar en besloot deze route te nemen. Hij vertrouwde er hierbij op dat de lading in het ruim effectief gesjord was.

De rederij adviseerde een route onder beloodsing door de Noorse fjorden. De perceptie die de kapitein had van de hoeveelheid administratie die gepaard ging met het binnendoor varen onder beloodsing speelde mee in de afweging. Het sjorsysteem kon deze omstandigheden niet aan en begaf het.

Op basis van het onderzoek naar het voorval met de Eemslift Hendrika komt de Onderzoeksraad tot een aantal aanbevelingen aan de scheepsbeheerder.

Het volledige rapport is te vinden op: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/18819/noodsituatie-na-schuivende-lading.-lessen-uit-het-voorval-met-de>

Beknelling door sleepdraad met fatale afloop - Lessen uit het ongeval aan boord van de sleepboot En Avant 7, Moerdijk, 25 augustus 2021

Aan boord van de Nederlandse sleepboot En Avant 7 heeft zich op woensdag 25 augustus 2021 rond 23:00 uur een dodelijk ongeval voorgedaan. Het ongeval vond plaats in de haven van Moerdijk terwijl de sleepboot de bulkcarrier Tia Marta, varende onder de vlag van de Marshall Islands, aan het assisteren was bij het verhalen.

De bulkcarrier werd tijdens de verhaalamanoeuvre van Moerdijk richting Dordrecht geassisteerd door twee sleepboten, de En Avant 4 aan de voorzijde, en de En Avant 7 aan de achterzijde. Er was tevens een loods aan boord van de bulkcarrier. De bulkcarrier lag stuurboord gemeerd aan de kade van de Oostelijke insteekhaven in Moerdijk van waar het schip achterwaarts vertrok om in de zwaai van de Centrale insteekhaven de draai te maken richting het Hollands Diep. Daar werd het schip gekeerd en de sleepboot zou honderdtachtig graden draaien om mee te gaan liggen.

Bij deze manoeuvre, die regelmatig uitgevoerd wordt tijdens havenassistenties, waarbij de sleepdraad verlegd wordt via de middenbolder naar de kopbolder, raakten twee bemanningsleden bekneld tussen de sleepdraad en de opbouw van de sleepboot. Eén bemanningslid liep hierbij fatale verwondingen op. Het andere bemanningslid, een stagiair, raakte gewond aan zijn ribben en werd korte tijd opgenomen in het ziekenhuis.

De directe oorzaak van het dodelijke ongeval is de beknelling van twee bemanningsleden tussen de sleepdraad en de opbouw van de sleepboot. Tijdens een manoeuvre draaide de sleepboot verder door dan gebruikelijk. De sleepdraad kwam door het te ver doordraaien plotseling op spanning.

Naast de kapitein en de bemanningsleden in het gangboord, was er ook een begeleidend kapitein aanwezig om als uitkijk voor de kapitein te fungeren. Uit onderzoek van de Onderzoeksraad is naar voren gekomen dat voorafgaand en tijdens de manoeuvre geen eenduidige afspraken waren gemaakt over de onderlinge communicatie tussen bemanningsleden.



En Avant 7.

Hierdoor was de kapitein niet op de hoogte van de situatie in het gangboord tijdens de manoeuvre en of de werkplek veilig was om de draai te maken. De manoeuvre was niet doorgesproken met de gehele bemanning in de nieuwe samenstelling, en de bemanningsleden hadden verschillende verwachtingen van de rol van de ander.

Daarnaast was de sleepbootkapitein in opleiding. Er was geen vastgesteld opleidings- en trainingstraject tot sleepbootkapitein. De inhoud en kwaliteit van het traject waren afhankelijk van het werkaanbod en de interpretatie en kunde van de mentor. De kapitein was naast zijn eigen opleiding verantwoordelijk voor de begeleiding van de stagiair aan boord. Door de aard van de werkzaamheden aan boord en doordat de kapitein zelf nog in opleiding was ontbrak voor de kapitein de ervaring en routine om een stagiair te begeleiden.

Op basis van het onderzoek naar het voorval met de En Avant 7 komt de Onderzoeksraad tot een aantal aanbevelingen aan de scheepsbeheerder en een aanbeveling aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Het volledige rapport is te vinden op: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/19444/beknelling-door-sleepdraad-met-fatale-afloop---lessen-uit-het-ongeval>

Afgeronde onderzoeken zonder rapport

Explosie in ladingtank aan boord van chemicaliëntanker, Rotterdam, 15 december 2021

Op de Italiaanse chemicaliëntanker Sarah Wonsild heeft op 15 december 2021 rond 07.45 uur lokale tijd in ladingtank 5 stuurboord (5S) een explosie plaatsgevonden waardoor de tank is opengescheurd. Op het moment van het voorval lag het schip afgemeerd in de Donauhaven in Rotterdam om een lading Hepteen te lossen. Hepteen is een chemische vloeistof die licht ontvlambaar is. Het voorval vond plaats tijdens de losoperatie van het schip.

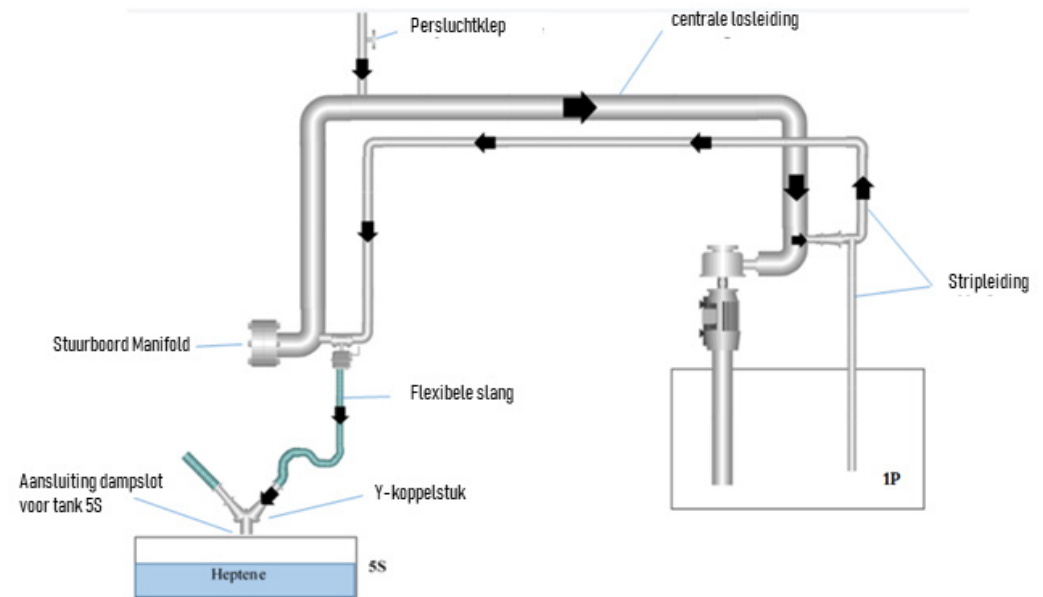
De geladen tanks werden in eerste instantie gedeeltelijk leeggepompt om het leidingwerk, de pompen en afsluiters te controleren op lekkages. Vervolgens werden de voorste ladingtanks (tank 1 stuurboord en tank 1 bakboord) volledig gelost. Toen deze leeg waren werden de ladingpompen van tank 3 bakboord en tank 3 stuurboord gestart en werd het leidingsysteem van de voorste tanks afgesloten van de centrale losleiding naar de wal.

Op dat moment was er nog restlading in de losleidingen van de voorste tanks. Om de lading uit deze leidingen te verwijderen werd de leiding met perslucht van 8 bar leeggedrukt via de centrale losleiding en de stripleiding van de voorste ladingtanks naar tank 5S.

De stripleiding is een smalle pijp die op de manifold wordt aangesloten. Net voor de aansluiting bevindt zich een aftapkraan die in de praktijk wordt gebruikt om monsters uit de leiding te nemen. Bij deze gelegenheid sloot de bemanning een flexibele slang aan op de aftapkraan en werd de slang gekoppeld aan een Y-koppelstuk.

Het Y-koppelstuk werd vervolgens bevestigd aan de aansluiting voor het dampslot op tank 5S. Op die manier werd restlading uit de losleidingen verzameld in tank 5S, die als laatste zou worden gelost. Deze werkwijze werd door de bemanning aan boord van deze tanker al jaren toegepast.

Nadat de perslucht werd geopend om de vloeistof uit de losleiding, via de stripleiding en de flexibele slang via het Y-stuk, terug te blazen in ladingstank 5S, vond enkele seconden later de explosie plaats.

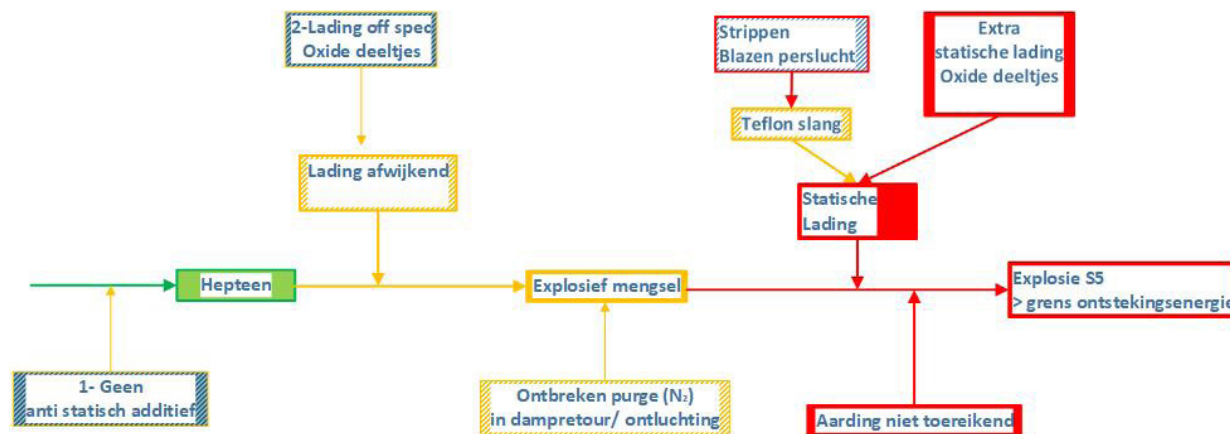


Versimpeld diagram met de aansluitingen op de leidingen ten tijde van het voorval. De zwarte pijlen laten de richting van de stroom zien. (Bron: rapport MTD)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Onderzoeksbevindingen

Onderzoek van zowel rederij als de ladingeigenaar sluit explosie door mechanische overdruk uit. De explosie in ladingtank 5 stuurboord kon ontstaan omdat een explosief mengsel door statische elektriciteit tot ontsteking kwam in de tank.



Overzicht van de falende veiligheidsbarrières.

Bij het voorval was sprake van ladingafwijkingen in combinatie met het missen van veiligheidsbarrières, waardoor het mogelijk was dat statische elektriciteit kon opbouwen bij het leegblazen en het gasmengsel tot ontploffing bracht.

Waarom ging het mis?

Bij het verladen van deze lading werd er niet gewerkt met inert gas of een gesloten dampretour systeem. Tijdens de eerste uitstroom van 1,5 m lading (*safety ullage*) werd er via de druk/vacuüm klep buitenlucht aangezogen. Hierdoor kon er in tank 5S een explosief mengsel van gasdampen en zuurstof ontstaan.

De lading van de tanker bleek bij controle voorafgaand aan het lossen na visuele beoordeling deeltjes te bevatten, maar dit werd niet als bezwaar gezien om niet te lossen. Nadere laboratoriumanalyse toonde achteraf gezien aan dat het hier om roestdeeltjes ging.

Aan de lading was een inhibitor, Topanol AN, toegevoegd om eventueel gevormde peroxides te neutraliseren. De ladingeigenaar geeft aan dat deze inhibitor al meer dan 15 jaar wordt gebruikt als anti-oxidant maar dat het geen anti-statisch additief is, een beeld wat ook door de rederij beleefd wordt.

De flexibele slang die werd gebruikt voor het doorblazen van de lading via de stripeiding naar ladingtank 5S had een roestvrij stalen mantel met een teflonvoering. Deze slang bleek niet geaard.

Het doorblazen naar ladingtank 5S was niet conform de beschrijving in het *Procedures & Arrangements (P&A) -manual* (bij procedure zoals beschreven in het *P&A-manual*, zou de lading van de stripeiding via de flexibele slang naar de centrale losleiding zijn geleid en zijn gelost) maar werd door de bemanning naar eigen zeggen al jaren zo toegepast.

Bij het doorblazen ontstond door turbulentie en wervelingen van de lading bij het binnentreden van de tank, statische elektriciteit, extra versterkt door de aanwezigheid van roestdeeltjes in de lading. Tank 5S bevatte op dat moment een explosief mengsel van zuurstof en hepteendamp. Niet afgevoerde statische elektriciteit ontstaan in de teflonslang in het laatste leiding deel bleek voldoende ontstekingsenergie te bevatten voor het explosieve mengsel waardoor de explosie ontstond in de tank.

De werkwijze werd door de bemanning aan boord van deze tanker al jaren toegepast. Er was geen sprake van een anti-statisch additief. Maar wel was sprake van aantoonbare vervuiling van de lading. In het SDS wordt gewaarschuwd dat, *material* (lees *Heptene*) *can accumulate static charges*. Door de aanwezigheid van de ijzeroxide deeltjes is het aannemelijk dat er sprake was van meer opbouw van statische elektriciteit en zo voldoende ontstekingsenergie voor ontsteking van de gasdamp.

De Sarah Wonsild lag tijdens het lossen aan de kade van Euro Tank Terminals (ETT) in het Botlekgebied. Dit havengebied in Rotterdam bestaat voor een groot deel uit raffinaderijen en tankoverslagbedrijven. Wanneer er sprake was geweest van een (grotere) explosie gevolgd door een brand, had dit een kettingreactie kunnen veroorzaken bij andere brandbare stoffen die in dat gebied worden opgeslagen. De explosie laat zien dat maximale waarborg alleen kan worden bereikt door met een gesloten damp retourstelsel of inert te verladen. Schepen zonder deze systemen zouden dan ook niet meer toegelaten moeten worden.

Gestarte onderzoeken

Aanvaring watertaxi met havenrondvaartboot op de Nieuwe Maas, Rotterdam, 21 juli 2022

Op donderdag 21 juli 2022 vond op de Nieuwe Maas in Rotterdam een aanvaring plaats tussen een watertaxi en een havenrondvaartboot. Alle opvarenden konden worden gered. Direct na het voorval verzamelde de Onderzoeksraad informatie en sprak met betrokken partijen. Op basis van deze eerste bevindingen stelt de Raad een onderzoek in naar de aanvaring en de omstandigheden op de Nieuwe Maas.

Classificatie: Serious



Blik op de Nieuwe Maas in Rotterdam.

Opvolgingsonderzoek historische zeilvloot, 9 september 2022

Op woensdag 31 augustus 2022 heeft op de Waddenzee ter hoogte van Terschelling een zeer ernstig ongeval plaatsgevonden aan boord van een historisch zeilschip. Tijdens een zeilmanoeuvre brak de houten giek van het zeilschip en kwam op een passagier terecht. Hierbij is de passagier om het leven gekomen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft eerder onderzoek naar ongevallen met historische zeilschepen waarbij tuigage brak. Dit leidde tot de publicatie van

het rapport 'Mastbreuk Harlingen'⁵ in 2017. Sinds 2016 zijn er zes dodelijke slachtoffers gevallen aan boord van historische zeilschepen. Op 21 augustus 2016 en op 20 maart 2019 kwamen er in totaal vier mensen om het leven doordat een gedeelte van de mast afbrak en op hen terecht kwam. Eind mei 2022 werden twee passagiers aan boord van een historisch zeilschip geraakt door de stalen giek die naar beneden viel. Eén persoon is overleden en één persoon is zwaargewond vervoerd naar het ziekenhuis.

De dodelijke ongevallen in 2022 roepen bij de Onderzoeksraad vragen op in hoeverre de aanbevelingen uit het rapport 'Mastbreuk Harlingen' uit 2017 in de praktijk zijn opgevolgd. De Onderzoeksraad is naar aanleiding hiervan een opvolgingsonderzoek gestart.

Classificatie: Very serious



Het zeilschip waarop op 31 augustus 2022 een dodelijk ongeval plaatsvond vaart de haven van Harlingen binnen. (Bron: ANP/ Kappers Media)

⁵ Mastbreuk zeilschip Harlingen: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/21107/giekbreek-zeilschip-harlingen>

Gestarte onderzoeken

Toenemende drukte Noordzee, 1 september 2022

De Onderzoeksraad is een onderzoek gestart naar de toenemende drukte op de Noordzee. De aanleg van onder andere windmolenparken en de toename van de scheepvaart met steeds grotere schepen maken dat het voller en drukker wordt op de Noordzee. De Onderzoeksraad gaat onderzoeken welke risico's het toenemende gebruik van de Noordzee met zich mee brengt en welke effecten dit kan hebben op de veiligheid van de scheepvaart in het gebied.



Zicht op één van de windturbineparken op de Noordzee. (Bron: ANP/Dingema Mol)

De aanleiding voor dit onderzoek is het op drift raken van de Maltese bulkcarrier Julietta D⁶ tijdens de storm Corrie begin 2022. Tijdens de drift richting de Nederlandse kust, raakte de bulkcarrier eerst een ander schip en daarna twee constructies van een windmolenpark in aanbouw. Ook de Maltese onderzoeksinstantie Transport Malta doet onderzoek naar aanleiding van dit voorval, zij richten zich specifiek op de aanvaring.

Aanvaring op zee, Noordzee nabij Denemarken, 9 september 2022

In de nacht van 9 september 2022 werd een Nederlands vrachtschip van achteren aangevaren door een koelschip varende onder de vlag van de Bahama's. De aanvaring vond plaats op de Noordzee in internationale wateren nabij Denemarken. Het Nederlandse vrachtschip was zinkende na de aanvaring. De voltallige bemanning van het Nederlandse schip kon zonder noemenswaardige verwondingen geëvacueerd worden.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart met ondersteuning van de Bahama's Maritime Authority als zogeheten 'staat met een aanzienlijk belang'.

Classificatie: Very serious



Het wrak van het Nederlandse vrachtschip wordt na berging de haven van Esbjerg (Denemarken) binnengesleept.

Aanvaring watertaxi en veerboot, Waddenzee nabij Terschelling, 21 oktober 2022

Op 21 oktober 2022 vond in het Schuitengat bij Terschelling een aanvaring plaats tussen een watertaxi en een veerboot. Bij dit voorval raakten vier personen gewond en zijn vier personen overleden. Direct na het voorval startte de Onderzoeksraad voor Veiligheid een verkennend onderzoek.



De betrokken veerboot. (Bron: ANP/Anton Kappers)

In dat kader is informatie verzameld en met betrokken partijen gesproken. Op basis van de eerste bevindingen stelt de Raad een onderzoek in naar de aanvaring en de omstandigheden rond dit ongeval.

Classificatie: Very serious

6 Rapportage Ongevallen Scheepvaart januari – juli 2022:
https://www.onderzoeksraad.nl/nl/media/attachment/2022/9/29/rapportage_ongevallen_scheepvaart_januari_juli_2022.pdf

Onderzoeken gestart door buitenlandse autoriteit met Nederland als staat met een aanmerkelijk belang

Aanvaring na uitval hoofdmotor, Sabine kanaal, Verenigde Staten, 21 augustus 2022

Ten zuiden van Port Arthur in de Verenigde Staten vond op 21 augustus om 11.00 uur lokale tijd in het Sabine kanaal een aanvaring plaats tussen een Nederlands vrachtschip en een Kroatische bulkcarrier. Beide schepen liepen schade op boven de waterlijn. Er vielen geen gewonden en er was geen uitstroom.



De schade aan het voorschip van het vrachtschip. (Bron: betrokken rederij)

De Amerikaanse kustwacht (USCG) is in samenwerking met de National Transportation Safety Board (NTSB) een onderzoek gestart.

Classificatie: Serious



Schadebeeld van de achter aangevaren bulkcarrier. (Bron: USCG)

Onderzoeken gestart door buitenlandse autoriteit met Nederland als staat met een aanmerkelijk belang

Bemanningslid valt tussen wal en schip en overlijdt, Lauwersoog, 6 december 2022

Op 6 december 2022 is een bemanningslid van een ondersteuningsschip dat vaart onder de vlag van Vanuatu tussen wal en schip gevallen. De loopbrug naar het schip was nog niet uitgelegd en het bemanningslid probeerde aan boord van het schip te klimmen. Het bemanningslid werd uit het water gehaald en gereanimeerd waarna hij met een ambulance naar het ziekenhuis werd gebracht. Het bemanningslid is overleden.

De vlaggenstaat Vanuatu doet onderzoek en Nederland en Polen zijn staten met een aanzienlijk belang.

Classificatie: Very serious

Passagier overlijdt na val, Zuidelijke Atlantische Oceaan, Zuid-Georgië, 1 december 2022

Aan boord van een Nederlands passagiersschip, is als gevolg van een val in zijn hut, een passagier overleden. De passagier viel rond 19.00 uur lokale tijd door zeegang met zijn hoofd tegen het bed in zijn hut aan. Hierdoor liep hij hoofdtrauma op waaraan hij overleed.

De Amerikaanse kustwacht (USCG) gaat nader onderzoek doen naar dit voorval en naar drie vergelijkbare voorvallen.

Classificatie: Very serious



Het ondersteuningsschip. (Bron: betrokken rederij)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Aanvaringen

Aanvaring na uitval hoofdmotor, Botnische Golf, Finland, 6 juli 2022

In de avond had het Nederlandse vrachtschip Atlanticborg een aanvaring met het Cypriotische baggervaartruig Odin na uitval van de hoofdmotor. Tijdens het voorval was de Atlanticborg geladen met 14.100 ton papier- en houtpulp. Het schip was net vertrokken uit Kemi. Er stond een zuidwestenwind met een snelheid van 15 knopen en stoten tot 19 knopen. Het zicht was goed en er was geen deining. Het schip voer onder beloodsing.

Vier minuten nadat de loods opdracht had gegeven koers te wijzigen naar bakboord om vrij te blijven van de Odin, verscheen er een *main engine slowdown alarm/shutdown alarm*. Het toerental van de hoofdmotor daalde en de bemanning werd geroepen om het anker klaar te maken om te laten zakken. De loods werd geïnformeerd.

De hoofdmotor viel uit en met een snelheid van ongeveer 8 knopen verdaagde het schip naar stuurboord ondanks een roerhoek van 60 graden naar bakboord. Het bakboordanker werd uitgewooid. De machinisten gaven aan de brug door dat het uitvallen van de hoofdmotor kwam door een oliemistalarm. De hoofdmotor bediening werd aan de machinekamer gegeven. De machinisten startten de hoofdmotor opnieuw op, echter voorkwam dit niet dat de Atlanticborg tegen de Odin aanvoer. Tussen het oliemistalarm en het opnieuw opstarten van de hoofdmotor zat ongeveer anderhalve minuut.

Er vielen geen gewonden en er was geen water inname. De Atlanticborg is ten anker gegaan. Het is onbekend gebleven wat de schade aan de Odin was.

Classificatie: Serious



Schade aan de Atlanticborg. (Bron: Wagenborg)

Aanvaring met steiger, Haven van Marina di Carrara, Italië, 26 juli 2022

Tijdens het afmeren in de haven van Marina di Carrara in Italië kwam het Nederlandse kraanschip Biglift Barentsz tegen een fender aan de kade aan en liep daarbij schade op aan een ballastwatertank.

Om 07.40 uur lichtte het schip het anker en ontving om 08.06 uur twee loodsen aan boord. Om 08.17 uur maakte een sleepboot stuurboord achter vast. Nadat het schip de baai in was gevaren, keerde het en voer achteruit verder. Het schip naderde de kade zonder vermogen op de schroef en schakelde daarna naar *dead slow ahead* om de achterlijnen naar de kant te brengen. Voor werden de boegschroeven gebruikt om vrij te blijven van een ander schip en achter assisteerde de sleepboot.



Een screenshot van de ECDIS aan boord van de Biglift Barentsz. (Bron: Spliethoff)

Op 50 meter afstand van de kade begon de tweede stuurman elke 5 meter de afstand tot de kade door te geven aan de brug. Toen de tweede stuurman aangaf dat de afstand tot de kade 10 meter was werd de voortstuwing op 30% vooruit gezet en daarna *dead slow ahead*. Kort daarna raakte het schip met de stuurboordkant van de spiegel een fender op de kade. De fender bout ging door de spiegel heen en maakte een gat van 35 millimeter in een ballastwatertank.

Classificatie: Serious

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Binnenvaart: aanvaring met steiger, Haven van Oudeschild, Texel, 2 augustus 2022

Het Nederlandse riviercruiseschip Dutch Opera kwam in de haven van Oudeschild in aanvaring met een houten steiger. Aan boord waren 115 passagiers en 35 bemanningsleden. Bij de aanvaring ontstond zware schade aan meerdere havenpalen. De schipper verklaarde dat hij om 11.35 uur bij het invaren van de haven met windkracht vijf een scherpe draai naar stuurboord moest maken. De haven is 23 meter breed en hij voer haaks op het getij binnen. Door de harde wind kon hij de draai niet opvangen en voer hij met het stuurboord voorschip tegen de steiger. Vier meerpalen waren stuk en er was schade aan de kop en huid van het schip.

De gemeente Texel gaf aan dat er vaker aanvaringen zijn in deze haven, mede door het getij en de geringe breedte van de haven. Het was wel nieuw dat de aanvaring in de haven zelf gebeurde, eerdere aanvaringen waren bij het havenhoofd.

Classificatie: Serious

Binnenvaart: aanvaring tussen binnenvaarttanker en plezierjacht met dodelijke afloop, Lek bij Ameide, 5 augustus 2022

Op de rivier de Lek, tussen Ameide en Jaarsveld vond tussen 19.00 uur en 19.30 uur een aanvaring plaats tussen de Duitse binnenvaarttanker Eiltank 67 en het Nederlandse motorjacht Badoo. De binnenvaarttanker was onderweg van Rotterdam Vondeling naar Lingen in Duitsland met drie bemanningsleden; de schipper, een stuurman en een leerling matroos. Aan boord van het motorjacht bevonden zich drie leden van een gezin. Nog twee leden van het gezin voeren rond op de rivier in een dinghy (een kleine, opblaasbare bijboot). Zij bevonden zich tijdens het ongeval niet aan boord van het motorjacht en zijn niet geraakt door de tanker.

De binnenvaarttanker en het motorjacht voeren beiden aan de stuurboordkant van het vaarwater, het motorjacht met een snelheid van ongeveer 6 tot 8 km/u en de binnenvaarttanker met een snelheid van 18,5 km/u. De binnenvaarttanker voer achterop het motorjacht waardoor het jacht naar bakboord wegdraaide en de tanker er overheen voer. Het motorjacht kwam vervolgens aan bakboordzijde van de tanker weer boven maar zonk daarna. Twee opvarenden van het motorjacht konden uit het jacht komen en werden aan wal opgevangen. Naar de derde opvarende werd een zoekactie in gang gezet. Het stoffelijk overschot van deze persoon werd bij de berging van het motorjacht aangetroffen in het scheepswrak.

Vlak voor het ongeval waarschuwde de schipper van een tegemoetkomend binnenvaartschip de schipper van de Eiltank 67 dat er een klein motorjacht voor de boeg van zijn schip voer. De schipper verklaarde dat hij het motorjacht nooit opgemerkt of gezien had. Het algemene zicht en het zicht vanuit het stuurhuis waren goed. De radar aan boord van de tanker was ingesteld op 800 meter vooruit. De leerling matroos was ook aanwezig op de brug maar bezig met zijn studie. Ook de schipper van het motorjacht had de binnenvaarttanker niet opgemerkt. Uiteindelijk kwam het motorjacht in de dode hoek van de Eiltank 67 en werd overvaren.

De Raad voerde een verkennend onderzoek uit en heeft op basis van die informatie de afweging gemaakt geen onderzoek in te stellen naar dit ongeval.

Classificatie: Very serious



Het plezierjacht Badoo.

Binnenvaart: Scheur in schip na raken betonnen blok, Waddenzee, ten zuiden van Schiermonnikoog, 5 augustus 2022

Met 21 passagiers en drie bemanningsleden aan boord liep het Nederlandse historische zeilschip Isis (uit 1892) 's morgens omstreeks 8.00 uur aan de grond. Het schip voer op de Waddenzee ongeveer vijf kilometer ten zuiden van Schiermonnikoog. Het zeilschip was onderweg van het Duitse Waddeneiland Juist naar Schiermonnikoog. Tijdens het vastlopen raakte het zeilschip een betonnen blok aan een boei. Dit veroorzaakte een grote scheur in de onderkant van het schip, waardoor het schip water maakte. Door de ondiepte ter plaatse bleef de Isis grotendeels boven water liggen.

Door het Kustwachtcentrum werd direct een reddingsactie opgestart om de passagiers en bemanning veilig van boord te krijgen en over te brengen naar Lauwersoog.

Uiteindelijk besloten drie bemanningsleden en twee passagiers aan boord te blijven om samen met een bergingsbedrijf het schip vlot te trekken. Dit lukte in de loop van vrijdagmiddag. Met behulp van pompen kon het schip drijvend gehouden worden en gesleept worden naar Lauwersoog. Hier werd het schip op de kade gehesen.

Classificatie: Serious

Aanvaring met meerpaal, Maasvlakte 2, 7 augustus 2022

De Portugese zeesleper Med Rigel raakt op Maasvlakte 2 een meerpaal. Hierdoor ontstond er een scheur van ongeveer 20 tot 30 centimeter in de opslagtank voor olie van de tandwielkast. Er is ongeveer 100 liter olie in het water terecht gekomen. Door Divisie Havenmeester Rotterdam (DHMR) werd direct een oliebestrijdingsoperatie opgestart. De lekkage kon gestopt worden met ballasten en alle olie werd geruimd.

Classificatie: Serious

Binnenvaart: aanvaring met brug, Bathse Brug, Schelde-Rijnkanaal, 18 augustus 2022

Het Zwitserse binnenvaartvrachtschip Southford voer in de avond met de stuurhut tegen een brug over het Schelde-Rijnkanaal in Rilland-Bath. De stuurhut raakte hierbij zwaar beschadigd, maar er raakte niemand gewond. De brug heeft volgens Rijkswaterstaat geringe schade opgelopen en het scheepvaartverkeer heeft weinig last gehad van het ongeval. De Southford is onder begeleiding teruggevaren naar Antwerpen. De oorzaak zou volgens de rederij liggen in een defecte bediening om de stuurhut te laten zakken.

Classificatie: Serious

Binnenvaart: Aanvaring tussen twee binnenvaartschepen, Amsterdam- Rijnkanaal bij Breukelen, 13 september 2022

Op het Amsterdam-Rijnkanaal kwamen het Nederlandse droge lading schip Amice en de eveneens Nederlandse motortanker Prinses met elkaar in aanvaring. De Amice was noordgaand en de Prinses zuidgaand. Beide schepen liepen aanzienlijke schade op, maar er vielen geen gewonden en er was geen uitstroom.

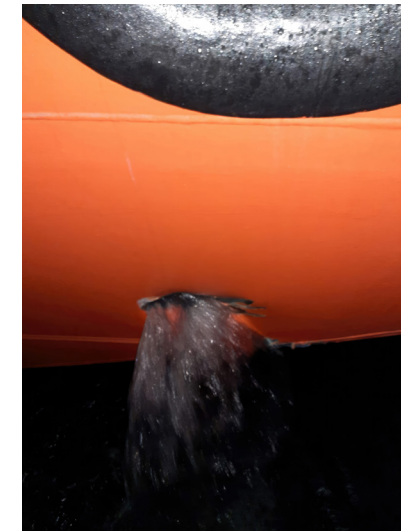
Classificatie: Serious

Aangevaren door bunkerboot, Colombo, Sri Lanka, 13 september 2022

Het Nederlandse vrachtschip Lady Menna lag buiten de haven van Colombo voor anker om te bunkeren en zou iets voor 23.00 uur bunkers ontvangen van de olietanker Lanka Marine Mahaweli, die onder de vlag van Sri Lanka voer. De Lanka Marine Mahaweli gaf aan dat ze de Lady Menna aan stuurboordzijde zouden naderen en vroeg de bemanning om klaar te staan om de meerdraden voor en achter te ontvangen en uit te geven. Het schip gierde wel, maar niet extreem.

Tijdens het naderen botste de Lanka Marine Mahaweli rond 23.00 uur tegen de achtersteven van de Lady Menna met schade aan de stuurboord achterpiek ballasttank tot gevolg. De achterpiek tank van de Lady Menna werd geleegd en geïnspecteerd. De schade werd gerepareerd in de haven van Colombo.

Classificatie: Serious



De schade aan de Lady Menna. (Bron: Wijnne Barends)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Overvaren boei, Westerschelde, 13 september 2022

De Interballast III lag 's nachts op de Westerschelde zand te lossen op binnenvaartschepen. Hiervoor lag een binnenvaartschip langsij de Interballast III. Tijdens het overladen en door de sterke stroming bewogen beide schepen flink. Daardoor begon het anker van de Interballast III te krabben en dreef het schip achteruit richting boei VH1.

Rond 03.25 uur was het binnenvaartschip geladen en gooide het los. De afstand tot boei VH1 was toen ongeveer 75 meter. Het schip bewoog een stuk minder en lag stabiel in het water. Er stond een stroming van vier tot viereneenhalve knoop. Omdat het bewegen was gestopt en er geen snelheid over de grond meer was, werd aan boord besloten om eerst het ruim te strippen (leegmaken).

Toen om 03.40 het schip bijna leeg was, had het schip een snelheid van 0,6 tot 0,8 knopen over de grond achteruit. Het schip lichtte het anker om zich te herpositioneren of richting Breskens te varen. Het lukte echter niet om weg te komen van boei VH1 en de boei met ketting raakte verstrikt in de schroefas van het schip.

Het schip is geankerd blijven liggen en tijdens doortij is het ballastblok van de ketting verwijderd. De ketting is blijven zitten. Er is schade aan de boei en aan de schroefas.

Classificatie: Serious

Aanvaring tussen twee vrachtschepen, Pas van Borsele (Westerschelde), 25 september 2022

Rond 16.00 uur was er een aanvaring tussen de Elbtrader en de Cartagena Express. Beide schepen voeren onder loods op de Westerschelde richting zee, toen de Cartagena Express de Elbtrader opliep. Na het voorbijvaren werd de Elbtrader door de zuiging naar het achterschip van de Cartagena Express getrokken.

Het lukte niet meer de twee schepen van elkaar af te sturen. Hierdoor raakte de Elbtrader de Cartagena Express achter aan de stuurboordzijde waarbij de Cartagena beschadigd raakte over een lengte van 25 meter en de Elbtrader een deuk aan bakboord op de kop op liep. Beide schepen konden zelfstandig naar de ankerplaats varen.

Classificatie: Serious



De schade aan de Cartagena Express na de aanvaring. (Bron: politie)



Schade aan de kop van de Elbtrader na de aanvaring. (Bron: politie)

Aangevaren vissersschip met olietanker, Ankergebied 8 IJmuiden, 29 september 2022

Terwijl de olietanker Golden Daisy ten anker lag in het ankergebied 8 nabij IJmuiden is het Vissersschip ARM-18 Joris Senior tegen de zijkant van de olietanker gevaren. Na de aanvaring leek er in eerste instantie alleen materiële schade te zijn, maar later merkte de olietanker toch uitstroom van *sludge* uit de zijtank. In deze tank worden olie/water mengsels opgeslagen. Er is ongeveer 2 tot 3 m3 *sludge* verloren gegaan. De overige inhoud van de tank is overgepompt naar een andere tank. Daarmee was er geen uitstroom meer. Met behulp van het kustwachtvliegtuig werd de locatie van de uitstroom bepaald en is het opruimschip de Arca van Rijkswaterstaat ter plekke gegaan om de uitgestroomde *slugde* te verwijderen.

Classificatie: Serious



De kop van de ARM-18 Joris Senior. (Bron: H. Westerwal)



Schade aan de Golden Daisy. (Bron: Kustwacht)

Aanvaring tussen containerfeeder en binnenvaartschip, Dordtse Kil, 4 november 2022

In de nacht van donderdag op vrijdag botsten op de Dordtse Kil kort voor middernacht een binnenvaartschip en een containerfeeder op elkaar. Dit waren de 101 meter lange Nederlandse containerfeeder A2B Ambition, die met containers onderweg was naar Engeland, en het 110 meter lange Duitse binnenvaartschip Zimmers Gambit, dat met een lading erts onderweg was. De Zimmers Gambit lag overdwars op de Dordtse Kil om de vluchthaven binnen te varen. Voor de aanvaring was er contact tussen de schepen, waarbij de Zimmers Gambit vol vooruit zou varen om ruimte te maken voor de A2B Ambition. Dit lukte echter niet snel genoeg, en de A2B Ambition kon niet voldoende afremmen en uitwijken. Een matroos die op het binnenvaartschip voorop klaar stond om af te meren in de vluchthaven, viel met zijn borst op een bolder en liep gekneusde ribben op. Het binnenschip, waarvan de lading was gaan schuiven, liep schade op en had sleepboothulp nodig. Er is geen lading in het water terechtgekomen.

Classificatie: Serious

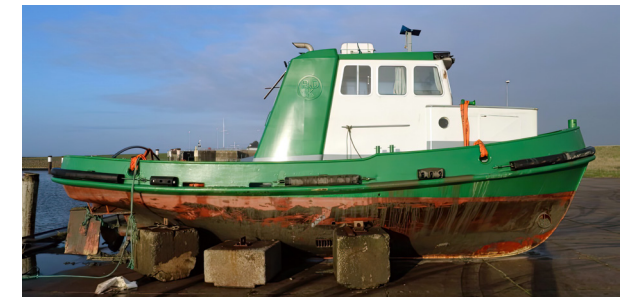
Olielekkage door schade na raken kade bij afmeren, Moerdijk, 17 november 2022

Het Spaans gevlagde vrachtschip Moraime raakte tijdens het afmeren de kade door sterke wind. Hierbij is ter hoogte van de bunkertank een gat in de romp ontstaan. Uit deze bunkertank heeft olie gelekt die in het water terecht kwam. Er vielen geen gewonden en een schoonmaakploeg ruimde de gelekte olie op.

Classificatie: Serious

Aanvaring tussen vissersschip en sleepboot, Duitse Bocht, Waddenzee, 19 november 2022

De Nederlandse binnenvaartsleepboot Frisia verging in de Duitse Bocht tussen de boeien Süderpiep 31 en 29. De Frisia was kort daarvoor geramd door de Duitse mosselketter WYK-8 Wattenlaeufer. Het ongeval deed zich voor toen drie schepen, de Nederlandse mosselketter YE-23 Janne, hulpvaartuig Frisia en mosselketter WYK-8 Wattenlaeufer samen in deze volgorde de haven van Büsum hadden verlaten om jonge mosselen uit de kweekinstallatie op zee op te halen en vervolgens de lege kweekinstallatie te slepen naar de haven van Büsum.



Frisia. (Bron: Wasserschutzpolizei)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Tussen de boeien Süderpiep 31 en 29 merkte de schipper van de Frisia dat het schip om een onverklaarbare reden zonder stuurcommando plotseling hard naar bakboord trok. Het lukte vervolgens ook niet meer om met het schip te manoeuvreren. De Frisia botste daardoor tegen de boeg van de Wattenlauefer. De Frisia maakte direct water en zonk aan de rand van de vaargeul. De schipper, die het enige bemanningslid was, kon tijdig overstappen op de WYK-8 Wattenlauefer. Dezelfde dag werd de Frisia gehesen en naar de buitenhaven van Büsum gesleept. Hier werd het scheepje op de kade getild.

Daar bleek er een touw in de schroef en om het roer gedraaid te zitten. De mogelijkheid bestaat dat dit de oorzaak was van het onmanoeuvrerbaar raken van het scheepje.

Classificatie: *Serious*

Binnenvaart: aanvaring met brug, Prinses Margrietkanaal, Stroobos, 20 december 2022

Rond 20.15 uur kwam het Duitse vrachtschip Orca in mistig weer in aanvaring met de brug bij Stroobos. Hierbij werd de stuurhut van het vrachtschip geraakt, en deze belandde in zijn geheel in het kanaal. Er vielen geen gewonden. Omstreeks 02.30 uur vonden duikers verschillende objecten die afkomstig waren van het schip en die de vaarweg belemmerden. De objecten werden door middel van een kraanwagen uit het water gehaald. Om 05.00 uur werd de brug opengezet en hiermee werd de stremming van het scheepvaartverkeer opgeheven.

Classificatie: *Serious*

Arbeidsongevallen

Letsel door vallend plafondpaneel op passagiersschip, Haven van Mgarr, Malta, 25 april 2022

Aan boord van het Nederlandse passagiersschip Oosterdam liep een bemanningslid een hersenschudding op nadat hij een plafondpaneel op zijn hoofd kreeg. Hij zat in de backoffice en nam Room Service bestellingen aan, terwijl tegelijkertijd iemand werkte aan de airconditioning. Het bemanningslid gaf aan dat er plots een paneel van het plafond naar beneden viel en zijn hoofd raakte.

De scheepsbeheerder stelde een aantal beheersmaatregelen in om te voorkomen dat een dergelijk incident in de toekomst weer gebeurt. De teams worden opnieuw ingelicht over veiligheid in hun werkomgeving en geduldig zijn met anderen die werk uitvoeren dat impact heeft op hun werkomgeving. Ook wordt al het personeel ingelicht over het belang van elkaar beter faciliteren en ondersteunen in de werkomgeving.

Classificatie: *Serious injury*

Brandwonden, Golf van Triëst, Italië, 24 juni 2022

Een machinist liep aan boord van het Nederlandse passagiersschip Oosterdam brandwonden op aan zijn arm en been tijdens het verwijderen van een afsluiter van een van de uitlaatgassenketels. De ketel was voorafgaand aan de werkzaamheden drukloos gemaakt, geleegd en geïsoleerd. Een *Lock Out Tag Out* (LOTO) procedure was op de ketel toegepast. De afsluiter waaraan gewerkt werd, zat onder de ketel. Toen de bouten van de flens losgemaakt werden, kwam er heet water uit de leiding terwijl de bemanning verwachtte dat de leiding leeg zou zijn. Het bemanningslid moest thuis herstellen.

De scheepsbeheerder stelde een aantal beheersmaatregelen in om te voorkomen dat een dergelijk incident in de toekomst weer gebeurt.

Er werd onder andere een spatscherm om de afsluiter geplaatst, op de leidingschema's werden de afsluiters voorzien van een LOTO-markering en de instructie om de temperatuur van de leiding te controleren met een infrarood thermometer werd toegevoegd aan de werkprocedure. Ook werden symbolen bij de afsluiter geplaatst zodat de bemanning gemakkelijk kan herkennen om wat voor soort afsluiter het gaat wanneer ze er werkzaamheden aan moeten uitvoeren.

Classificatie: *Serious injury*

Fosfine voorval, Coenhaven Amsterdam, 20 juli 2022

Het Nederlandse vrachtschip Arklow Breeze lag voor losoperaties in de Coenhaven in Amsterdam. De lading bestond uit maïs uit Oekraïne die in Gdansk in Polen was geladen. Een deel van de maïs werd verladen in twee binnenvaartschepen. Bij het overslaan van de lading maïs gingen op een gegeven moment de PAC-melders bij de verladers af. Dit gebeurde nadat het eerste binnenvaartschip al was geladen en vertrokken en het tweede half was geladen. De verlading werd stilgelegd en de situatie aan boord van de drie betrokken schepen bevroren.

De bemanning van de Arklow Breeze wist niet dat de lading was gegast. Volgens hun verklaring was dit niet gebeurd bij het beladen in Gdansk en stond dit ook niet op de vrachtbrieven vermeld. Waarschijnlijk is de lading tijdens het voorttransport per vrachtwagen of trein in Polen of Oekraïne gegast. De rederij geeft aan dat door hen een kwaliteitscontrole van de lading was uitgevoerd in de laadhaven, waaruit geen aanwezigheid van gas in de lading duidelijk werd.

Beide binnenvaartschepen zijn op 29 juli weer vrijgegeven. De Arklow Breeze is op 30 juli naar een volgende bestemming vertrokken. Het incident leverde beperkte gezondheidsschade op; twee personen liepen door stofwolken heen en werden ter controle naar het ziekenhuis gebracht.

Classificatie: *Less serious*

Dit is een volgend voorval in een serie recente voorvallen met fosfine. In de ROS 13 werd over een verkennend onderzoek naar fosfine-voorvallen in de binnenvaart geschreven.⁷ Hierin werd toegelicht dat twee eerdere fosfine voorvallen de aandacht van de sector scheepvaart hadden getrokken. Het eerste voorval in 2019 betrof een zeeschip met onder gas aangevoerde lading, met, na het overladen, een tweetal zwaargewonden op een binnenvaartschip tot gevolg. Het tweede voorval, uit 2021, betrof drie binnenvaartschepen waarbij een verhoogd fosfinegehalte werd aangetroffen. De schepen waren geladen met tarwe uit Polen. Naar aanleiding van die incidenten werd een aantal maatregelen in gang gezet waarbij de werkwijze voor het verladen van met fosfine gegaste ladingen vanaf zeeschepen is aangepast.

Het recentste voorval is relevant omdat het hier een zeeschip betrof, waarbij de bemanning aangaf niet op de hoogte te zijn van de fosfine in de lading. Dit toont aan dat het mogelijk is dat zeeschepen in Nederland worden verladen zonder dat de bemanning of de verlader op de hoogte is van fosfine in de lading. De maatregelen werkten in dit geval niet omdat de bemanning en verlader niet op de hoogte waren van de aanwezigheid van fosfine in de lading.

⁷ https://www.onderzoeksraad.nl/nl/media/attachment/2022/6/23/rapportage_ongevallen_scheepvaart_mei_december_2021.pdf

Rugblessure na optillen afvalbak, Reykjavik, IJsland, 22 juli 2022

Het Nederlandse passagiersschip Nieuw Statendam lag in de haven van Reykjavik. Een bemanningslid was bezig met het verplaatsen en wegen van een afvalbak met etensresten. De afvalbak woog 30 kg. Bij het optillen van de bak kreeg hij last van zijn rug. Na een bezoek aan de scheepsverpleger is hij de volgende dag naar een medisch centrum gegaan. Door blijvende rugpijn is het bemanningslid uiteindelijk naar huis gegaan.

Classificatie: *Serious injury*

Binnenvaart: steward raakt gewond aan hand bij afmeren, Hendrik Ido Ambacht, 25 juli 2022

Kort voor de middag liep een steward van de waterbus Witte de With van het bedrijf Blue Amigo zwaar handletsel op tijdens het meren in Hendrik-Ido-Ambacht. Blue Amigo voert een lijndienst over het water uit. De steward werd overgebracht naar een ziekenhuis. Het ongeval had blijvend letsel tot gevolg. De rederij heeft in overleg met de Arbeidsinspectie door een externe partij onderzoek naar het voorval laten doen. De verwonding is ontstaan doordat zijn handen tijdens het afmeren bekneld zijn geraakt.

Classificatie: *Serious injury*

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Binnenvaart: bemanningslid loopt lichte verwondingen op door wegschietende tros, Swinhaven, Dordrecht, 27 juli 2022

In de Swinhaven in Dordrecht liep een bemanningslid van het containerschip Camaro VII letsel op door het wegschieten van een tros. De tros was niet met een slag vastgemaakt waardoor het naar achteren wegschoot en het bemanningslid raakte. Het bemanningslid werd met een ambulance naar een ziekenhuis vervoerd. Hij liep lichte kneuzingen op.

Classificatie: *Serious injury*

Arbeidsongeval met gevaarlijke stof bij Vopak, Torontohaven, Botlek, 28 juli 2022

Tijdens loswerkzaamheden kreeg een bemanningslid van de Sky Ploeg fenol over zich heen. Er was ongeveer vier liter gemorst, waarvan een deel op het rechter bovenbeen en de rechter zij van het bemanningslid terecht kwam. Het slachtoffer is aan boord behandeld en ontsmet afgevoerd naar een ziekenhuis.

De lading van het manifold moest teruggeblazen worden naar de ladingtanks. Voor het blazen van de leiding werd stikstof gebruikt. Het schroefdoopje van de aansluiting van de stikstof was waarschijnlijk niet goed aangedraaid en na tien minuten lossen ging het bemanningslid naar de stikstofaansluiting om het schroefdoopje aan te draaien. Op dat moment was er geen lekkage. Door onbekende reden heeft hij de hendel van de klep van de stikstof aansluiting aangeraakt, waardoor er een spray ontstond die hem raakte. Doordat het bemanningslid een overall droeg in plaats van de voorgeschreven veiligheidskleding, kon hij besmet raken.

Classificatie: *Serious injury*

Bemanningslid valt van ladder, Algeciras, Gibraltar, 30 juli 2022

De derde werktuigkundige aan boord van het Nederlandse zware lading schip Bigroll Bering daalde in de haven van Algeciras (Gibraltar) van een verplaatsbare ladder af. Hij gleed uit toen hij zich omdraaide op de laatste trede van de ladder. Hierbij raakte zijn knie uit de kom. De ladder was technisch in orde. Na eerste hulp op het schip werd het slachtoffer met een ambulance naar een ziekenhuis gebracht. Per vliegtuig is hij nadien overgebracht naar Nederland.

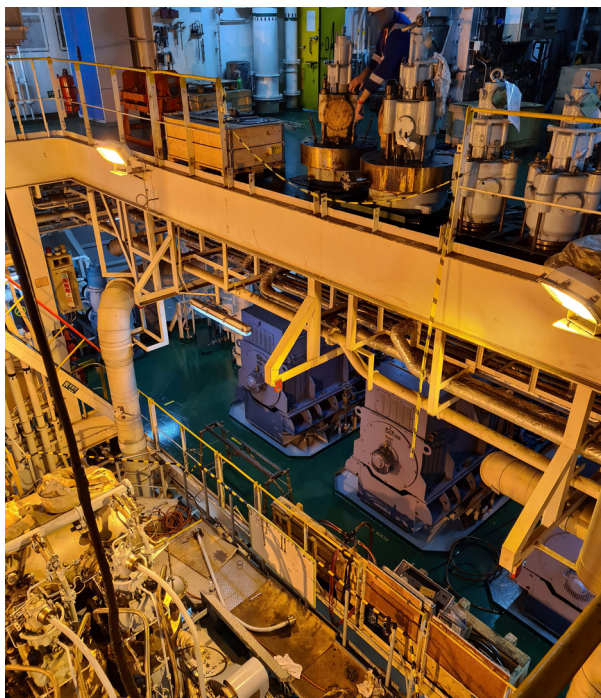
Classificatie: *Serious injury*

Gebroken been na val van vijf meter, Rotterdam, 12 augustus 2022

De bemanning van de Franse olie- en chemicaliëntanker Astella was in Rotterdam bezig met onderhoudswerkzaamheden aan de hoofdmotor. Tijdens de werkzaamheden aan de hoofdmotor viel om 12:30 uur de hoofdwerktuigkundige vanaf het hoogste dek in de machinekamer vijf meter hoog naar beneden en brak daarbij zijn been. Het slachtoffer werd per ambulance naar het ziekenhuis gebracht.

In verband met het zuigertrekken was een stuk van de balustrade van het hoogste dek boven de hoofdmotor weggenomen en afgezet met geel/zwart gestreept lint. Op een gegeven moment verloor de hoofdwerktuigkundige zijn evenwicht en viel hij door het lint naar beneden.

Classificatie: *Serious injury*



Het dek in de machinekamer waarvan de hoofdwerktuigkundige naar beneden viel. (Bron: Politie)

Gebroken pols, IJsland, 13 augustus 2022

Een bemanningslid aan boord van het Nederlandse passagiersschip Nieuw Statendam ging na het eten terug aan het werk. Hij nam de personeelslift naar dek negen en stapte daar uit. De vloer bleek hier nat en glad te zijn en het bemanningslid gleed uit. Hij is direct daarna naar de scheepsarts gegaan, waar werd geconstateerd dat hij zijn pols had gebroken.

Classificatie: Serious injury

Val uit kraan, Parnu, Estland, 13 augustus 2022

Aan boord van het Nederlandse vrachtschip Frisian Spring stapte een bemanningslid van de ladder van de kraan van de luikenwagen op een van de luiken. Kort daarna viel hij van het luik op de gangway en kwam daarna op de kade terecht. Dit gebeurde in de vroege middag in de haven van Parnu (Estland) waar het schip aan het laden was. Het bemanningslid brak zijn schouder en werd met een ambulance naar het ziekenhuis gebracht.

Classificatie: Serious injury

Verwonding aan hand bij reparatiewerkzaamheden aan transportband, Noordzee, 16 augustus 2022

Een machinist van de SCH-123 Zeeland was bezig met reparatiewerkzaamheden aan een onderdeel van de transportband. Het schip was actief op zee (visserij en visverwerking). Door een naderende pak vis zette de automatische detectie de transportband in werking en kwam de vinger van de machinist knel te zitten. In een schrikbeweging trok deze zijn vinger los, waarbij hij een deel van zijn vingertopje kwijtraakte. Het bemanningslid is daarop overgebracht naar een ziekenhuis in Lerwick op de Shetland eilanden.

Classificatie: Serious injury

Hersenschudding door val, Ketchikan Alaska, Verenigde Staten, 29 augustus 2022

Terwijl het Nederlandse passagiersschip Zuiderdam onderweg was van Ketchikan in Alaska naar Vancouver in Canada, gleed een assistent kok uit over een gladde vloer die net was schoongemaakt. Hij was zich niet bewust van de gladde vloer. Hij liep bij deze val een hersenschudding op en enkele kneuzingen aan hoofd en rug waardoor hij één week niet inzetbaar was.

Classificatie: Serious injury

Gewond door val van trap, Glacier Bay Alaska, Verenigde Staten, 11 september 2022

Aan boord van het Nederlandse passagiersschip Zuiderdam was een bewaker rond 5.45 uur een ronde over het schip aan het lopen. Terwijl hij van een trap in het bemanningsverblijf afdaalde, verloor hij zijn evenwicht en gleed uit. Hij greep zich vast aan de handrail van de trap, waardoor hij verwondingen opliep aan zijn linkerschouder, onderrug, en rechterschouder. De bewaker was één tot twee weken afwezig.

Classificatie: Serious injury

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Stuwadoor bekneld tussen rol papier en scheepsruim, Panama-City, Verenigde Staten, 11 september 2022

Tijdens het laden van rollen papier is aan boord van het Nederlandse vrachtschip Weserborg om 18.35 uur een stuwadoor overleden nadat hij bekneld raakte tussen een rol papier en de wand van het scheepsruim. De stuwadoor was met zijn collega in het ruim van het schip. Een derde stuwadoor bediende de kraan van het schip. De stuwadoors in het ruim bevonden zich op een locatie waar de kraanmachinist geen zicht op had. Naar alle waarschijnlijkheid probeerde de stuwadoor het draaien van een rol papier te stoppen. Daarbij is hij tussen de scheepswand en de rol papier terecht gekomen.

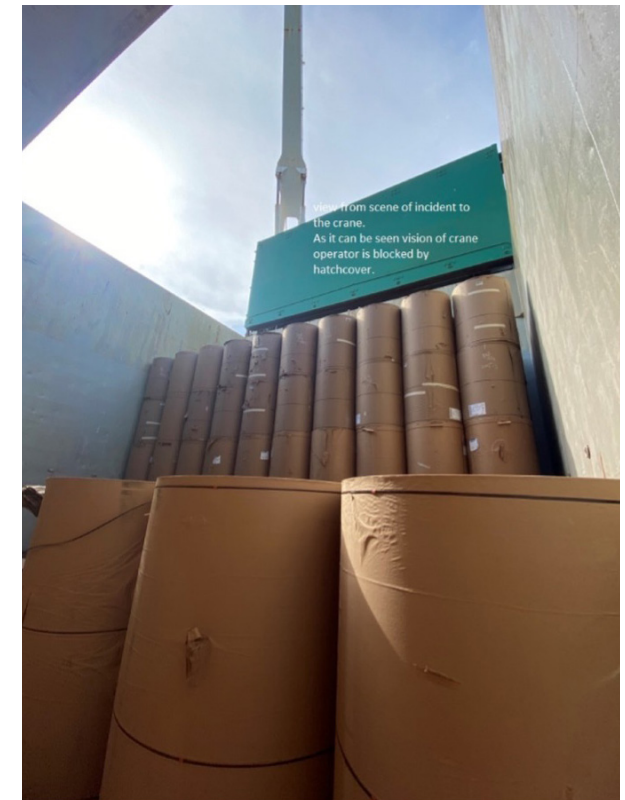


Zicht op de ongevalslocatie in het ruim van de Weserborg. (Bron: Wagenborg)

Het laden van de rollen papier werd geheel door de stuwadoors uitgevoerd. De kranen aan boord van de Weserborg zijn geïnspecteerd door een onafhankelijke inspecteur, er werden geen tekortkomingen geconstateerd.

In de Rapportage Ongevallen Scheepvaart 12 worden ook twee voorvallen genoemd waarbij stuwadoors betrokken waren.⁸ Eén van de twee in ROS 12 genoemde voorvallen wordt onderzocht door de Panamese ongevallen onderzoeksinstantie.

Classificatie: Very serious



Zicht vanaf de ongevalslocatie naar de kraan. Het zicht van de kraanbestuurder wordt geblokkeerd door het opstaande luik. (Bron: Wagenborg)

⁸ Rapportage Ongevallen scheepvaart november 2020 - mei 2021. <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/media/attachment/2021/10/28/rapportage-ongevallen-scheepvaart-nov-2020-mei-2021.pdf>

Hand bekneld onder steen, Noordzee, 12 september 2022

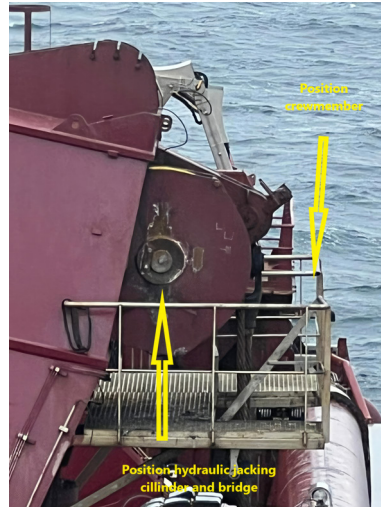
Aan boord van de Nederlandse boomkor viskotter VLI-25 Cindy heeft een matroos zijn hand bekneld onder een steen. De steen kwam mee met de transportband uit de put waar vis uit kwam en viel van ongeveer een meter hoogte op zijn hand. De Belgische kustwacht heeft het slachtoffer van het schip gehaald middels een medische evacuatie. De hand van het slachtoffer moest gehecht worden en een vinger was gebroken. Tijdens het voorval stond er een zuidenwind met windkracht drie beaufort. Hij is na drie weken weer terug aan het werk gegaan.

Classificatie: Serious injury

Gewond aan arm door vijzelbrug, Noordzee, 14 september 2022

Aan boord van de hopperzuiger Reimerswaal die onderweg was van Duinkerken in België naar Dagenham in het Verenigd Koninkrijk, raakte een bemanningslid gewond aan zijn arm. Bij reparatiewerkzaamheden op het bovenste platform van het tussenportaal werd een hydraulische hefcilinder gebruikt om de as van de kabelschijf te demonteren.

De hefcilinder werd gebruikt in combinatie met een stalen brug. Bij het onder druk zetten van de hefcilinder scheurden plotseling de lasnaden van de brug. De brug sprong weg en raakte een lasser die er dicht bij stond aan zijn linkerarm en heup. Hij kon zelf de kooiladder niet meer afklimmen waarna andere bemanningsleden hem met de stretcher naar beneden haalden. De lasser werd naar de eerste hulp gebracht in een Engels ziekenhuis met pijn aan zijn arm en in zijn onderbuik. Na controle werd hij met pijnstillers en het advies om twee weken rust te houden, ontslagen uit het ziekenhuis.



Zicht op de locatie van het voorval. (Bron: Reimerswaal Dredging)

Classificatie: Serious injury

Ober valt van trap en raakt gewond, Stille Oceaan, Verenigde Staten, 4 oktober 2022

Het Nederlandse passagiersschip Zuiderdam was onderweg over de Stille Oceaan van San Diego in de Verenigde Staten naar Hawaii. Een barbediende van de Crows Nest Bar viel tijdens zijn werkzaamheden van een alleen voor de bemanning bestemde vaste stalen trap op het schip. Hij probeerde met zijn hand de val te breken, maar brak hierbij een bot in zijn rechterhand. De ober had door de rederij verstrekte nette schoenen aan die niet waren voorzien van een antislip-laag.

Classificatie: Serious injury

Bemanningslid valt in gat, Princes Amaliahaven, Rotterdam, 10 oktober 2022

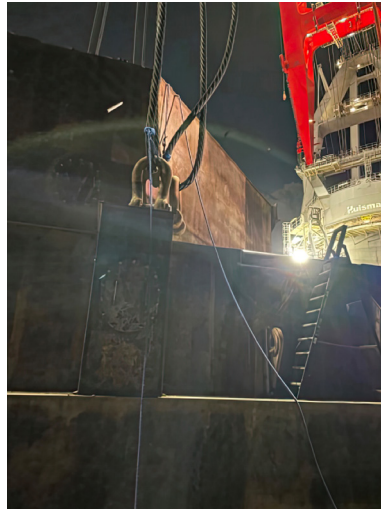
Tijdens het aan boord takelen van een constructie vanaf een langsij gelegen ponton heeft een bemanningslid van het Maltees gevlagde schip Pioneering Spirit zich verwond aan zijn arm. Een van de begeleidingstouwen kwam vast te zitten en het bemanningslid probeerde deze los te maken. Hiervoor klom hij op een trapladder omhoog, waarbij hij in een gat viel van de constructie viel en op zijn elleboog landde. Hij is van boord gehaald en naar een ziekenhuis gebracht. In het ziekenhuis constateerde men een ontwrichte elleboog.

Classificatie: Serious injury



Constructie die aan boord van het schip getakeld werd. (Bron: Allseas)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht



Het begeleidingstouw dat vastzat. (Bron: Allseas)



Het gat van de constructie waar het bemanningslid in viel. (Bron: Allseas)

Gebroken enkel, Stockholm, Zweden, 11 oktober 2022

Een bemanningslid van het Nederlandse passagiersschip Rotterdam wilde een stalen trap op lopen en hij miste de eerste treden. Hierbij klapte zijn voet zijwaarts en verzwikte hij deze. Vanwege de pijn is hij later medische hulp gaan zoeken. Hij was vanwege letsel aan zijn enkel meer dan 72 uur niet in staat om te werken.

Classificatie: Serious injury

Medische evacuatie door beklemd vinger, Noordzee, 7 november 2022

Een bemanningslid van het Nederlandse vissersschip IJM-8 Rony kwam met zijn vinger tussen de zaklijn en zat klem. Hierdoor was een medische evacuatie nodig. De persoon is door de reddingboot van station IJmuiden naar de wal gebracht en kon meer dan 72 uur niet werken.

Classificatie: Serious injury

Bemanningslid gewond aan schouder, Caribische Zee, 13 november 2022

Een bemanningslid van het Nederlandse passagiersschip de Nieuw Statendam liep naar zijn hut en gleed uit over een net gedweilde vloer. Hierbij raakte hij gewond aan zijn schouder waardoor hij drie tot zeven dagen niet kon werken. Hij had niet gezien dat de vloer nat was, en droeg antislip schoenen. Naar aanleiding van het voorval is bij de bemanning de schoonmaakprocedure en de bijbehorende waarschuwingsafspraken opnieuw onder de aandacht gebracht om nieuwe ongelukken te voorkomen.

Classificatie: Serious injury

Bemanningslid gewond aan vinger na beknelling, Zanzibar, Tanzania, 13 november 2022

In de ochtend liep aan boord van het Nederlands gevlagde passagiersschip de Zaandam een bemanningslid over het gangboord terwijl hij bezig was materiaal te verplaatsen. Met behulp van een ketting- en treksysteem wilde het bemanningslid het materiaal een trap op brengen. Terwijl hij hier mee bezig was, kwam zijn vinger bekneld te zitten tussen het materiaal en de reling van de trap.

Ondanks dat hij handschoenen droeg, liep hij een open splinterbreuk in zijn rechter ringvinger op. Het slachtoffer kreeg medische hulp gekregen en is naar huis gegaan om te herstellen.

Classificatie: Serious injury

Hand van bemanningslid bekneld in pers, Caribische Zee, 21 november 2022

Op het passagiersschip de Rotterdam raakte een bemanningslid bij het strijken van het linnen op een strijkmachine met zijn hand bekneld in de pers. Zijn collega en het slachtoffer zelf drukten op de noodknop. De grote rol van de pers, die door het veiligheidsmechanisme van de pers terug had moeten gaan, reageerde niet op de noodstop. Het slachtoffer liep door deze beknelling breuken en brandwonden op aan zijn rechterhand en was voor meerdere weken niet inzetbaar. De machine is ter controle uit bedrijf genomen.

Classificatie: Serious injury

Zwaar letsel bij losmaken sleepboot, Baie-Comeau, Canada, 23 november 2022

Tijdens het losmaken van de sleepboot die het Nederlandse vrachtschip Nassauborg in de haven van Baie-Comeau in Canada begeleidde is een bemanningslid zwaargewond geraakt. Het bemanningslid kwam vast te zitten in de hieuwlijn van de sleeptros die sneller werd binnengehaald door de sleepboot dan hij dacht. Het bemanningslid liep een gebroken been op. Hij werd naar het ziekenhuis gebracht waar hij behandeld is en vloog een paar dagen later naar huis om te herstellen.

Classificatie: Serious injury

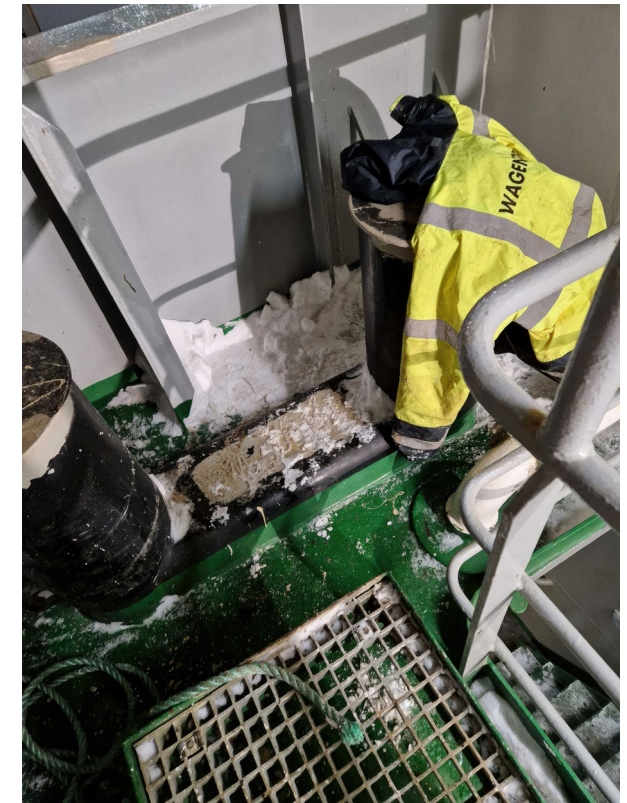


De locatie waar het voorval plaats vond aan boord van de Nassauborg. (Bron: Wagenborg)

Bemanningslid gewond aan voet, Westerschelde, 2 december 2022

Op de Liberiaanse car carrier SFL Composer kwam een bemanningslid met zijn linkerenkel bekneld te zitten in een machine. Hierdoor liep hij een grote wond aan zijn enkel op. Het bemanningslid werd van het schip gehaald en naar het ziekenhuis in Goes vervoerd waar de wond behandeld werd. Een operatie was nodig en het bemanningslid is langer dan 72 uur niet inzetbaar geweest.

Classificatie: Serious injury



Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Stuwadoor gewond na val in ruim, Albany, Verenigde Staten, 5 december 2022

Terwijl het Nederlandse vrachtschip Reggeborg houtpulp en kraftliner (een houtproduct) aan het lossen was, viel een stuwadoor in de schacht waar zich de ladder naar het (tussen)ruim bevond. Nadat de stuwadoor terugkwam van zijn lunchpauze, wilde hij via de ladder in de schacht oversteken naar het tussenruim, maar om onbekende reden viel hij van de ladder 3 tot 4 meter naar beneden. De reddingsdiensten werden ingeschakeld en haalden de gewonde stuwadoor van boord. Hij werd naar het ziekenhuis gebracht.

Classificatie: Serious injury



Zicht vanaf het tussendeck op de ladder in de schacht. (Bron: Wagenborg)



Zicht vanuit het ruim op de toegang naar het tussendeck. (Bron: Wagenborg)

Vallen van hoogte komt in de statistieken van de Onderzoeksraad naar voren als de op drie na grootste oorzaak van arbeidsongevallen binnen de scheepvaart, soms met dodelijke afloop. In 2022 publiceerde de Raad een rapport⁹ naar aanleiding van het voorval aan boord van de Zeeland Rotterdam waarbij één matroos om het leven kwam. Hij viel van een grijper van één van de scheepskranen en kwam terecht op een lager gelegen platform. Eerder publiceerde de Raad een rapport¹⁰ naar aanleiding van een val van hoogte aan boord van de Fortunagracht.

⁹ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/17533/val-van-hoogte---dodelijk-ongeval-aan-boord-van-zeeland-rotterdam>

¹⁰ <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/17166/val-van-hoogte---dodelijk-ongeval-aan-boord-fortunagracht>

Kok raakt klem tussen automatische deur, Rostock, 8 december 2022

In de vroege ochtend raakte aan boord van het Nederlandse vrachtschip Eemslift Hendrika een arm van de kok/matroos bekneld tussen een automatisch sluitende waterdichte deur op het schip. Dit gebeurde terwijl hij bezig was met water uit de pompkamer te halen voor het ontbijt. In de pompkamer werd flessenwater bewaard. Vanuit de pompkamer zag het slachtoffer dat de deur dichtging. Omdat hij bang was opgesloten te raken in de pompkamer stak hij, terwijl de deur dichtging, zijn arm door de deuropening in een poging de hendel aan de andere kant van de pompkamer te bedienen om zo de deur weer te openen. Hij kon niet bij de hendel en kwam met zijn arm klem te zitten tussen de deur en het schip. De kok/matroos zag toen dat er ook een bedieningshendel in de pompkamer zat en kon zichzelf zo bevrijden.



De instructies van de waterdichte deur aan boord van het schip.
(Bron: Amasus)

Het schip lag afgemeerd in de haven van Rostock. De kapitein en de stuurman hebben de deur onderzocht en geconcludeerd dat deze naar behoren werkte. Het betreft een deur die hydraulisch wordt geopend. Op de brug kan ingesteld worden of de deur automatisch dicht gaat of deze handmatig moet worden gesloten. Tijdens het voorval stond de deur op automatisch, om te voorkomen dat deze open blijft staan na bezoek aan pompkamer.

Classificatie: Serious injury



De waterdichte deur gezien vanuit de pompkamer. (Bron: Amasus)

Medische evacuatie na arbeidsongeval, Westerschelde, ankerplaats Everingen, 9 december 2022

Aan boord van het Noorse vrachtschip Antarctic Provider vond rond 10.20 uur tijdens bunkerwerkzaamheden een arbeidsongeval plaats. Het schip lag voor anker in de Westerschelde. Een gewonde persoon werd, na radio medisch advies, met een medische evacuatie van boord gehaald en naar het ziekenhuis gebracht.

Het is onbekend gebleven wat de oorzaak van het ongeval was of wat de aard van de verwondingen waren.

Classificatie: Serious injury

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Bemanningslid bekneld met voet, Rotterdam, 13 december 2022

Op het Maltees gevlagde passagiersschip MSC Virtuosa vond rond 15 uur in Rotterdam een ongeval plaats. Een bemanningslid reed met elektrische palletwagen achteruit en had een metalen tafel over het hoofd gezien waardoor hij klem kwam te zitten met zijn voet tussen de palletwagen en de tafel. Een dag later ging hij voor controle naar het ziekenhuis. Daar bleek dat hij een breuk had opgelopen in zijn voet waardoor hij langere tijd niet inzetbaar was.

Classificatie: Serious injury



Nabootsing van het voorval aan boord. (Bron: Marine Safety Investigation Unit (MSIU) Transport Malta)

Verwonding aan been bij openen van het net, Kanaal, 21 december 2022

Ten zuiden van Engeland voerde de kustwacht van het Verenigd Koninkrijk een medische evacuatie uit na een ongeval aan boord van de Nederlandse fly-shooter de SCH-135 Galibier. Het ongeval gebeurde tijdens het vissen toen omstreeks 10.15 uur het net binnengehaald werd. Toen de staart van het net boven de stortbak kwam, ging deze moeilijk open. Staande buiten de stortbak konden de bemanningsleden er niet goed bij, waarop een van de bemanningsleden in de bak sprong om de staart te openen. Op het moment dat hij de staart open trok viel er een zware steen uit het net waardoor zijn onderbeen ernstige verwondingen opliep.

Via Dover kustwacht werd verzocht om helikopter assistentie en medisch advies. Het slachtoffer werd op een brancard gelegd en van boord de helikopter in gehesen waarna hij naar een ziekenhuis in Ashford in Engeland werd gebracht.

Classificatie: Serious injury



Locatie van het voorval. (Bron: Marine Safety Investigation Unit (MSIU) Transport Malta)

Brand

Brand in machinekamer, Westerschelde, 2 september 2022

Om 3.10 uur werd gemeld dat de Italiaans gevlagde Grande Guinea brand had in de machinekamer. Het schip was vanuit Antwerpen onderweg naar zee. De brand was snel onder controle, maar het schip kon daarna niet meer zelfstandig verder varen. Het schip ging daarom voor anker op de Westerschelde. Er kwamen twee sleepboten ter plaatse om het schip weg te slepen. Bij het anker op gaan, bleek het schip licht aan de grond te zitten, maar kon door de sleepboten los worden getrokken. De Grande Guinea werd naar de Schaar van den Ouden Doel gesleept en ging daar voor anker. Het schip is daarna naar Antwerpen gegaan.

Tijdens het vertrek vanuit Antwerpen ging het alarm van de oliemistdetectie af. De motor ging daarop terug in toerental en de bemanning nam rook waar in de machinekamer. Daarop werd de hoofdmotor gestopt en de brandbestrijdingsploeg gealarmeerd. Tegelijkertijd activeerde de kapitein het brandblussysteem van de machinekamer. Toen de machinekamer veilig was, inspecteerde de bemanning de hoofdmotor. De krukaslager van een van de cilinders was kapot en daardoor was de hoofdmotor tijdelijk onbruikbaar.

Classificatie: Serious

Brand in machinekamer, Rotterdam, 27 september 2022

Terwijl het Maltese Ro-Ro schip Opaline in Rotterdam lag, brak er, na het starten van de hoofdmotor, brand uit in de machinekamer. Voordat de hoofdmotor opgestart werd, was de tandwielkast ontkoppeld zodat deze niet zou draaien en de asgenerator zou aandrijven. Dit werd gedaan omdat tijdens een inspectie van de asgenerator door een onderhoudsmonteur was geconstateerd dat een van de wikkelingen aarde maakte. De brand beperkte zich tot het gebied rondom de tandwielkast en werd geblust door het watermiststelsel. Waarschijnlijk ontstond de brand door oververhitting van componenten rondom de tandwielkast na het verkeerd ontkoppelen van de Vulkan koppeling.

Classificatie: Serious

Grondingen en strandingen

Gronding, Haven van Kunda, Estland, 30 juli 2022

Tijdens het binnenvaren van de haven van Kunda in Estland liep het Nederlandse vrachtschip Kwintebank aan de grond. De bodem bestond uit zand en modder. Er was geen sprake van uitstroom. De Kwintebank voer de haven in en verlaagde zijn snelheid naar 3,5 knopen voor het maken van een draai. Toen tijdens de manoeuvre het schip niet naar stuurboord draaide zoals verwacht gaf de kapitein hard stuurboord roer waardoor het schip langzaam naar stuurboord doordraaide. Uiteindelijk zette de kapitein het schip met volle kracht in zijn achteruit, maar het werd duidelijk dat het schip niet vrij zou blijven van de boeien in de vaargeul. Daarop gooide de kapitein het anker uit. Duikers inspecteerden het schip en troffen geen schade aan. Het schip is losgetrokken met twee sleepboten.

Classificatie: Serious



Screenshot van de locatie van de Kwintebank ten opzichte van de vaargeul. (Bron: Estonian Safety Investigation Bureau)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Gronding op ondiepte, Unterwarno, Duitsland, 10 augustus 2022

Terwijl het zeilschip de Regina Maris op de rivier de Warno bij Rostock voer, liep het aan de grond op een ondiepte. Het schip maakte tijdens de Hanse Sail Rostock dagtochten met passagiers. De kapitein werd afgeleid door één van de passagiers en verloor zijn concentratie op het water waardoor hij een rode ton aan de verkeerde zijde passeerde. Het voorval gebeurde rond 12:00 uur.

Achter de ton bevond zich een ondiepte van modder waarin het schip vastliep. Op eigen kracht loskomen lukte niet waarna een collega-zeilschip de Regina Maris te hulp kwam en lostrok. Het schip meerde vervolgens vlakbij de locatie van het voorval af om te wachten op een duikinspectie.

Uit de resultaten van de survey van de duikers bleek het schip alleen geringe verschade te hebben. Het kon doorgaan met de dagtochten.

Classificatie: Serious

Gronding bij vertrek uit haven, Noordpier, Rotterdam, 11 november 2022

Het Nederlandse vrachtschip Larixborg strandde op de Noordpier bij vertrek uit Rotterdam. De bemanning ging naar voren om te controleren op schade. De loods aan boord nam direct contact op met de verkeersleiding. Een sleepboot en havenpatrouilleboot kwamen ter plaatse om te assisteren indien nodig. De Larixborg kwam op eigen kracht los en kon richting de toegewezen ligplaats in het Calandkanaal varen.

Er werd een lekkage gemeld in de boegschroefkamer en de bemanning installeerde een pomp om het water weg te pompen. Op de ligplaats werden las reparatiewerkzaamheden uitgevoerd en werden de lekkages tijdelijk afgesloten door middel van een cementbox.



De Larixborg in dok. (Bron: Wagenborg)

Classificatie: Serious

Gronding op rivier de Elbe, Espoir, Brünsbittel, Duitsland, 11 november 2022

Het Nederlandse containerschip Espoir liep bij Brünsbittel in de Vorhaven voor de sluis van het Kielerkanaal aan de grond. Het schip vertrok om 08.00 uur uit Hamburg met als bestemming Gdynia in Polen via het Kielerkanaal. Om 12.00 uur vond een loodswissel plaats, de Elbe loods ging van boord en de Kielerkanaal loods stapte op. Om 12.05 werd een sleepboot vastgemaakt.

Nadat het schip op de Elbe de boei was gerond om de Vorhaven in te varen, liep het in de Vorhaven om 12.30 uur aan de grond. Het schip reageerde niet op hard stuurboord roer en kwam niet naar stuurboord. Ook niet met assistentie van de sleepboot. Het schip kwam om 12.40 uur met hulp van de sleepboot, weer los en voer de sluis binnen waar het veilig afmeerde. Het zicht was tijdens de gehele aanloop naar de sluis zeer slecht. Er was geen schade geconstateerd aan het schip.

Classificatie: Serious

Binnenvaart: vissersvaartuig maakt water, Waddenzee tussen Ameland en Schiermonnikoog, 15 november 2022

In de avond omstreeks 23.00 uur reageerde de KNRM op een melding van een vissersvaartuig dat water maakte. De TM19 Reiderland lag op een zandplaat met opkomend water en liep vol. Er was één bemanningslid aan boord. Drie eenheden van de KNRM verleenden ter plaatse assistentie. Ze pompten het ruim leeg waarna een lekkage afsluiter werd ontdekt en gedicht. Hierna kon de kotter met een sleepverbinding van een berger naar dieper water worden begeleid. Het schip voer zelfstandig terug naar Lauwersoog voor reparaties. De koeling, generator en een deel van de elektrische voorziening hebben onder water gestaan en vanwege de hoge kosten die met de reparatie gemoeid zijn, heeft de schipper besloten zijn activiteiten te beëindigen.

Classificatie: Serious

Man over boord (MOB)

Binnenvaart: man overboord en verdronken, Hollands Diep, 7 september 2022

Omstreeks 19.00 uur, merkte het binnenvaartschip De Vlijt af aan de Haven Roode Vaart, Hollands Diep. Tijdens het afmeren raakte de matroos vermist. Na een zoekactie van de schipper werden de hulpdiensten ingeschakeld; de politie, de brandweer, RWS-71 en Officier van Dienst Water en overige scheepvaart. In de loop van de avond werd de zoekactie gestaakt en is de volgende dag voortgezet. Rond 12.20 uur werd de vermiste matroos aangetroffen, het slachtoffer was overleden. Volgens de afgenomen verklaringen door de politie zag niemand het voorval gebeuren. De matroos viel overboord en droeg geen reddingsvest.

Classificatie: Very serious

Technische storingen

Uitval hoofdmotor door beschadiging krukas, rivier Weser, Duitsland, 25 juni 2022

Het Nederlandse vrachtschip Rhon-C kreeg problemen met de hoofdmotor. Om 18.20 uur begon het hele schip te schudden en kwam de hoofdmotor in alarm gevolgd door een brandalarm. Een machinist heeft meteen de hoofdmotor uitgeschakeld waarna het schip ten anker ging.

Nadat de bemanning de schade had vastgesteld, werden twee sleepboten besteld die het schip naar Bremerhaven sleepten. De krukas bleek beschadigd te zijn. In Bremerhaven werden reparaties uitgevoerd. De reparaties duurden enkele weken en na een testvaart kon het schip weer in operatie genomen worden.

Classificatie: Serious



De scheur in de krukas. (Bron: Cebo Marine)

Motorschade, Elbe, Duitsland, 28 augustus 2022

De Alizee, een vrachtschip varende onder de Nederlandse vlag, kreeg motorproblemen door schade aan de krukas. Het schip ging ten anker op Medem Reede en werd de volgende dag met sleepboten naar de werf in Cuxhaven gesleept. Daar werd de schade aan de krukas gerepareerd.

Classificatie: Serious

Uitval hoofdmotor, Atlantische Oceaan, 6 oktober 2022

Onderweg van Sundsvall in Zweden naar Philadelphia in de Verenigde Staten met een lading houtpulp, kreeg het Nederlandse vrachtschip Arneborg problemen met de hoofdmotor. Het schip voer op dat moment op de Atlantische Oceaan 300 nm ten zuidoosten van Nova Scotia in Canada. De problemen met de hoofdmotor bleken ernstig en niet te herstellen op zee, sleephulp was daardoor noodzakelijk. De weersomstandigheden waren rustig. Op 12 oktober, na zes dagen, werd de reis naar Philadelphia vervolgd met sleepboothulp.

Classificatie: Serious

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Motoruitval na verlies smeeroliedruk, Atlantische Oceaan ten zuidwesten van Portugal, 20 oktober 2022

Tijdens de reis viel van het Nederlandse vrachtschip Proud de hoofdmotor uit na verlies van smeeroliedruk. Aan boord werd geprobeerd het probleem op te lossen, maar sleep hulp bleek noodzakelijk te zijn. Het schip werd naar Sines in Portugal gesleept. Het verlies van smeeroliedruk bleek uiteindelijk te zijn veroorzaakt door een kapotte koppeling van de smeeroliepomp.

Classificatie: Serious



Beschadigde koppeling van de smeeroliepomp (links) en de smeeroliepomp (rechts). (Bron: Vertom-Bojen)



Beschadigde koppeling van de smeeroliepomp (links) en de smeeroliepomp (rechts). (Bron: Vertom-Bojen)

Motorstoringen, Noordzee, 6 november 2022

De Cypriotische chemicaliëntanker Donizetti kreeg een storing aan het koelsysteem waardoor de hoofdmotor niet meer werkte. Het schip is toen voor reparaties naar Amsterdam gesleept. Een paar dagen later, op 6 november, kreeg het schip weer motorproblemen toen het in ankergebied 3 voor de haven van Rotterdam lag. Het schip is wederom naar binnengesleept voor reparaties, dit maal naar de haven van Rotterdam.

Classificatie: Serious

Motor en roer onbruikbaar door loskomen schroefas, Atlantische Oceaan nabij Portugal, 17 november 2022

's Nachts rook de stuurman, van de opkomende wacht, aan boord van het Nederlandse zeilschip Noorderlicht een brandlucht. Bij controle in de machinekamer bleek dat de schroefas los was geraakt van de keerkoppeling, waardoor de schroefas tegen het roer aan was gegleden. Het roer en de motor konden daardoor niet meer gebruikt worden. De bemanning is vervolgens wakker gemaakt en een deel van de zeilen werden gestreken om de snelheid te verminderen. Ook werden voorbereidingen getroffen om een lek te dichten in het geval dat de schroefas helemaal los zou komen. Het schip hield zich drijvende en wachtte op sleephulp. In de ochtend van 18 november arriveerde sleephulp, waarmee het schip aankwam in de haven van Lissabon in de ochtend van 19 november.

Classificatie: *Serious*

Schip op drift na storing in de hoofdmotor, Noordzee, 17 november 2022

Door een niet-functionerende *governor* viel de hoofdmotor van het vrachtschip de Scheldegracht uit. Hierop liet de bemanning beide ankers zakken, maar door het krabben van de ankers bleef het schip drijven. Het schip was op drift in de richting van onderwaterkabels en doordat de ankers het schip niet op zijn plek konden houden, werd de hoofdmotor handmatig gestart om de ankers te lichten. Dit lukte en de ankers werden gelicht voordat deze de kabels raakten. De snelheid waarmee het schip wegdreef nam hierdoor toe. De bemanning probeerde herhaaldelijk de hoofdmotor op te starten, maar deze viel steeds weer uit. Het handmatig bedienen van de hoofdmotor was niet mogelijk doordat de het schip teveel bewoog op het water, waardoor de motor steeds automatisch stopte. Ongeveer zes uur later ging het schip voor anker in een ankergebied. Het schip is met sleephulp naar de haven van Zeebrugge gebracht.

Classificatie: *Serious*

Motorproblemen, Vlissingen, 8 december 2022

In de avond kwam het Maltees gevlagde schip Adeline aan in de Sloehaven in Vlissingen. Tijdens het afmeren kreeg het schip problemen met de koppeling tussen de elektrische aansturing en dieselaansturing. Het schip kon normaal functioneren, maar zonder werkende koppeling tussen beide systemen. Hierna ging het alarm van de verstelbare schroef af. De schroef kon niet meer voorwaarts worden gebruikt. Opnieuw opstarten van de hoofdmotor loste het probleem ook niet op. Na het afmeren met sleephulp is geconstateerd dat de oliedruk te laag was. Reparatie is uitgevoerd terwijl het schip in de haven lag.

Classificatie: *Serious*

Problemen met elektriciteit, Rotterdam, Nieuwe Waterweg, 24 december 2022

Het Nederlands gevlagde vrachtschip Lady Ariane was 's ochtends onderweg van Antwerpen naar Halstavik met een lading chinaklei. Omdat de systemen niet meer functioneerden vanwege elektrische problemen werd besloten het schip Rotterdam binnen te slepen. Multratug 18 heeft de Lady Ariane op sleeptouw genomen en het schip rond 14.00 uur afgemeerd in Rotterdam waar de reparaties hebben plaatsgevonden.

Classificatie: *Serious*

Drie vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1

Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Veilig wonen, veilig werken, veiligheid. Het klinkt vanzelfsprekend, maar veiligheid valt niet te garanderen. Ondanks alle kennis en technologie vinden ernstige voorvallen en soms rampen plaats. Door onderzoek te doen en daaruit lessen te trekken, kan de veiligheid verbeterd worden. In Nederland onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid voorvallen, veiligheidsvraagstukken en onveilige situaties die geleidelijk ontstaan. Op basis van het onderzoek doet de Raad aanbevelingen om de veiligheid te verbeteren.

2

Wat is de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een zelfstandig bestuursorgaan. De Raad is onafhankelijk van de Nederlandse overheid en andere partijen en besluit zelf welke voorvallen en onderwerpen onderzocht worden.

De Onderzoeksraad is bevoegd om onderzoek te doen op nagenoeg alle terreinen. Naast voorvallen in de luchtvaart, op het spoor, in de scheepvaart en in de (petro-)chemische industrie onderzoekt de Raad bijvoorbeeld ook voorvallen in de bouwsector en de gezondheidszorg of militaire voorvallen bij Defensie.

3

Wie werken er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad bestaat uit drie permanente raadsleden. De raadsleden zijn het gezicht van de Onderzoeksraad naar de samenleving. Zij hebben brede kennis van veiligheidsvraagstukken.

Daarnaast beschikken zij over ruime bestuurlijke en maatschappelijke ervaring in verschillende functies. Het bureau van de Onderzoeksraad telt circa tachtig medewerkers, waarvan tweederde onderzoekers.

Kijk voor meer informatie op www.onderzoeksraad.nl



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Colofon

Dit is een uitgave van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Deze rapportage is zowel in het Engels als in het Nederlands verschenen. Indien er verschil bestaat in de interpretatie van het Nederlandse en Engelse rapport, is de Nederlandse rapportage leidend.

april 2023

Foto's

Foto's in deze uitgave die niet zijn voorzien van een bronvermelding, zijn eigendom van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Bronvermelding foto's voorkant:

1. M. Witte
2. ANP/Kappers Media
3. betrokken rederij