

'Val van hoogte. Dodelijk ongeval aan boord Fortunagracht'

Publicatiedatum 21 juli 2020

1. Over het rapport

Op 16 februari 2018 viel een matroos vanaf een hoogte van twaalf meter in het ruim van het schip de Fortunagracht. Hij overleed later die dag in het ziekenhuis aan inwendig letsel dat hij door de val had opgelopen.

De matroos was gevallen doordat hij in het donker door een deur stapte waarachter zich op dat moment geen tussendeck bevond. Die ochtend was de configuratie van het dek aangepast, waardoor het tussendeck achter de deur was verplaatst. Er waren geen barrières om te voorkomen dat iemand door de deur kon stappen. De matroos was op het moment van het ongeval alleen in een onverlichte ruimte op zoek naar sjormaterialen, en droeg geen portofoon bij zich.

Het ongeval wordt geclassificeerd als zeer ernstig ongeval. Hieruit vloeit voort dat Nederland als vlaggenstaat de wettelijke verplichting heeft om het ongeval te onderzoeken. In zijn rapport concludeert de Onderzoeksraad dat op schepen, waarbij de mogelijkheid bestaat om de dekconfiguratie aan te passen, strikt toezicht moet worden gehouden dat naar het ruim leidende deuren voorafgaand aan het verwijderen van dekken (pontons) volledig gesloten of vergrendeld zijn. Daarnaast moeten additionele barrières aanwezig zijn om te voorkomen dat iemand door een naar het ruim leidende deur stapt. De Onderzoeksraad deed in zijn rapport eveneens aanbevelingen over de veiligheidscultuur, het gebruik van portofoons, en over de medische hulpverlening.

2. Aanbevelingen

In het rapport doet de Onderzoeksraad vier aanbevelingen aan Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.. Deze gaan over het voorkomen dat men op bepaalde delen van een schip alleen werkt, het communiceren van lessen uit dit voorval en het monitoren of deze worden opgevolgd, en over aanvullende veiligheidsbarrières die het risico op valgevaar beperken. Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V. heeft op 21 augustus 2020 gereageerd op deze aanbevelingen. De volledige reactie van Spliethoff is te vinden op de website van de Onderzoeksraad. Deze notitie bevat – voor elke gedane aanbeveling – een samenvatting van de daarop ontvangen reactie en een conclusie van de Raad over de opvolging van die aanbeveling. In onderstaand overzicht is dit kort weergegeven.

Overzicht opvolging per aanbeveling

Aanbevelingen aan	(Kern van) aanbeveling	Opvolging nee...deels... ja
Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.	1. Voorkom dat men alleen werkt. Als dit toch noodzakelijk is, verplicht dan het dragen van een portofoon.	■■■■□
Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.	2. Communiceer de vier lessen uit dit voorval met alle bedrijfsonderdelen van Spliethoff en met branchegenoten	■■■□□
Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.	3. Onderzoek of aanvullende veiligheidsbarrières mogelijk zijn om valgevaar te voorkomen	■■■■■
Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.	4. Monitor of de lessen en maatregelen worden opgevolgd	■■■■■

Opvolging per aanbeveling

Aanbeveling 1

Aan Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

Voorkom zoveel als mogelijk het alleen werken aan dek, in het ruim of in de machinekamer. Mocht dit toch noodzakelijk zijn, stel daarbij het dragen van een portofoon verplicht en reik ze daartoe op naam uit.

Reactie Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

“In de volgende ‘safety moments’¹ worden schepen nogmaals geïnformeerd over de aanbevelingen van het rapport. Daar worden alle bemanningen nogmaals geïnstrueerd om het alleen werken zoveel mogelijk te voorkomen. Indien toch alleen gewerkt moet worden, dit alleen is toegestaan als een portofoon wordt gedragen.”

Conclusie over de opvolging

Deze aanbeveling wordt grotendeels opgevolgd. Op het op naam uitreiken van de portofoons wordt niet specifiek ingegaan in de reactie.

¹ Noot van de Onderzoeksraad: Safety Moment is een periodiek intern veiligheidsbulletin dat binnen Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V. verspreid wordt.

Aanbeveling 2
Aan Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

Communiceer de lessen uit dit voorval zowel binnen Spliethoff Bevrachtingskantoor en de overige bedrijfsonderdelen behorende tot de Spliethoff Group, als met branchegenoten daarbuiten:

- Het goed met elkaar (voor)bespreken van iedere geplande of ongeplande taak die aan dek, de machinekamer of in het ruim moet worden uitgevoerd. Hiertoe behoort bij zowel geplande als ongeplande taken ook het verplicht doen van een Last Minute Risk Assessment (LMRA).
- Het vooraf informeren van de Officier van de wacht, of in andere gevallen de bootzman, bij het plaatsvinden van ongepland werk, met daarbij informatie over de opdracht, de uitvoerende(n) en de locatie op het schip.
- Het ongeacht rang of anciënniteit elkaar direct aanspreken op handelen dat niet strookt met de veiligheidsafspraken aan boord.
- Maak bij een ernstig ongeval op zee altijd gebruik van de Radio Medische Dienst (RMD).

Reactie Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

“In de volgende ‘safety moments’ worden schepen nogmaals geïnformeerd over de aanbevelingen van het rapport. [...] In dezelfde berichtgeving wordt ook aandacht besteed aan het moeten uitvoeren van een LMRA voor alle werkzaamheden aan dek en in de machinekamer, zowel voor geplande als ongeplande taken, en aan het melden van de werkzaamheden (opdracht, uitvoerende, locatie) aan de officier van de wacht. Het contact opnemen met de Radio Medische Dienst op zee is goed ingevoerd op de schepen. Of en op welke wijze de RMD gebruikt is bij een ongeval of ziekte aan boord wordt geëvalueerd met de bemanning. Daarnaast worden de bestaande instructies in het ISM-systeem gecontroleerd en waar nodig aangepast aan bovenstaande. Een van de continue aandachtspunten in veilig werken aan boord is het elkaar aanspreken op het werken volgens de veiligheidsafspraken. Hier spelen cultuur, rang en anciënniteit echter een belangrijke rol waardoor dit een proces is dat meerdere jaren loopt. Diverse activiteiten zijn erop gericht om de drempel zo laag mogelijk te maken. Dit gebeurt onder meer door voorlichting aan boord en tijdens bijeenkomsten, posters en ‘safety moments’.”

Uit een aanvullende mondelinge uitvraag over de opvolging van deze aanbeveling (november 2020) volgt dat de lessen weliswaar in breder verband zijn besproken binnen de Spliethoff Group, maar dat deze niet actief zijn gedeeld met branchegenoten buiten het bedrijf.

Conclusie over de opvolging

Deze aanbeveling wordt deels opgevolgd: de schepen worden tijdens de eerstvolgende ‘safety moments’ geïnformeerd over de lessen, en de lessen zijn intern in breder verband besproken,

zo volgt uit de schriftelijke reactie en uit aanvullende mondelinge informatie. Branchegenoten buiten de Spliethoff groep zijn echter niet geïnformeerd. De Raad begrijpt dat het communiceren van lessen met andere branchegenoten in een commerciële sector als deze een obstakel kan vormen. Voor het onder de aandacht brengen van de lessen bij de rederijvereniging ziet de Raad die obstakels niet. De Raad verzoekt Spliethoff groep dan ook om de lessen onder de aandacht van de rederijvereniging te brengen. Daarnaast wijst de Raad op het belang van systematische borging van de lessen, zodat deze ook na elke bemanningswissel blijvend aandacht krijgen.

Aanbeveling 3

Aan Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

Onderzoek of aanvullende veiligheidsbarrières mogelijk zijn die het risico op valgevaar door deuren waarachter geen tussendek aanwezig is, verder beperken.

Reactie Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

“Op alle schepen in de vloot waar het risico op valgevaar achter een deur bestaat als een tussendek ontbreekt, zal deze deur worden voorzien van een barrière om te voorkomen dat de deur geopend wordt zonder dat men deze barrière wegneemt. Het streven is deze voor eind 2020 op alle schepen te hebben aangebracht.”

Uit mondelinge aanvullende informatie (november 2020) volgt dat over de vorm van de op de deuren aan te brengen barrières nog onderzoek wordt gedaan, en dat concrete ideeën nog ontbreken. Het streven om voor eind 2020 een passende voorziening op alle schepen te hebben aangebracht wordt daarmee niet gehaald.

Conclusie over de opvolging

Deze aanbeveling wordt opgevolgd. Spliethoff lijkt daarbij zelfs een stap verder te gaan door niet alleen te onderzoeken of aanvullende veiligheidsbarrières mogelijk zijn, maar deze ook daadwerkelijk aan te willen brengen op alle schepen. Punt van aandacht is wel de termijn waarop dit zal plaatsvinden.

Aanbeveling 4

Aan Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

Monitor of de lessen uit dit voorval en de maatregelen die zijn genomen om vergelijkbare ongevallen te voorkomen aan boord worden opgevolgd.

Reactie Spliethoff Bevrachtingskantoor B.V.

“Tijdens de audits aan boord van de schepen wordt de komende jaren speciale aandacht besteed aan de opvolging van bovengenoemde punten.”

Conclusie over de opvolging

Deze aanbeveling wordt opgevolgd door hier tijdens audits speciale aandacht aan te besteden.