



ONDERZOEKSRaad  
VOOR VEILIGHEID

# Rapportage Ongevallen Scheepvaart

januari 2023 - juli 2023

# 16



# Inhoudsopgave

<b>01</b>	<b>Tussen wal en schip.....</b>	<b>4</b>
<b>02</b>	<b>Ongevalseclassificatie.....</b>	<b>7</b>
<b>03</b>	<b>Gepubliceerde rapporten.....</b>	<b>11</b>
	Bemanningslid valt tussen wal en schip en overlijdt Lauwersoog, 6 december 2022.....	11
<b>04</b>	<b>Afgeronde onderzoeken zonder rapport .....</b>	<b>13</b>
	Fataal ongeval tijdens hijswerkzaamheden, Kotka, Finland, 28 december 2022.....	13
<b>05</b>	<b>Gestarte onderzoeken.....</b>	<b>15</b>
	Gebruik lichtkogel (Flare) met fatale afloop, 1 januari 2023.....	15
	Brand in schoorsteen voor de kust van Letland, 22 februari 2023.....	15
	Dodelijk ongeval op de Noordzee bij IJmuiden, 30 maart 2023.....	16
<b>06</b>	<b>Onderzoeken gestart door buitenlandse autoriteit met Nederland als staat met een aanmerkelijk belang.....</b>	<b>17</b>
	Visserboot gezonken na aanvaring met sleepboot Skagerak, 28 februari 2023.....	17
<b>07</b>	<b>Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht.....</b>	<b>18</b>
	Aanvaringen.....	18
	Arbeidsongevallen.....	24
	Brand.....	35
	Grondingen en strandingen.....	36
	Aanvaringen met kunstwerken.....	43
	Verloren lading.....	45
	Schade .....	46

# 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.



## Voorwoord

Wel verantwoordelijk zijn, maar niet alles in de hand hebben. In de zeevaart is de kapitein van een schip verantwoordelijk voor de veiligheid van het schip, maar als er andere partijen werkzaamheden komen verrichten, kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan als er niet op een veilige manier wordt gewerkt. De kapitein heeft daar, ondanks zijn verantwoordelijkheid, niet altijd invloed op.

Als er aan boord geen gemeenschappelijk begrip van veilig samenwerken is, kan de kapitein zijn verantwoordelijkheid niet waarmaken. Het thema-artikel in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) gaat daarover. Een voorbeeld van de gevolgen van het ontbreken van een gemeenschappelijk begrip van veilig samenwerken, is het voorval aan boord van een Nederlands zeeschip in een buitenlandse haven waarbij er sprake was van samenwerking tussen scheepsbemanning en stuwadoors die het schip laden en lossen. Bij samenwerking tussen de scheepsbemanning en externe partijen is er van beide zijde extra aandacht vereist om de eigen, maar juist ook elkaars veiligheid te waarborgen.

In de periode die deze ROS beslaat, startte de Onderzoeksraad voor Veiligheid drie nieuwe scheepvaartonderzoeken, waaronder een onderzoek naar een voorval aan boord van een Nederlands zeilschip op de Stille Oceaan.

Chris van Dam  
*Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid*

# Tussen wal en schip

Op schepen zijn niet alleen bemanningen betrokken bij voorvallen. Ook anderen, derden, kunnen erbij betrokken zijn, zoals blijkt uit twee eerdere rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over voorvallen tijdens laden en lossen<sup>1,2</sup>. In beide voorvallen viel er een dodelijk slachtoffer tijdens het laden en lossen. In beide voorvallen werd samengewerkt met stuwadoors die bij het laden of lossen betrokken waren. Betrokkenen kunnen echter ook anderen zijn, zoals bijvoorbeeld servicemonteurs die onderhoud of reparatie aan boord uitvoeren. Er is daarbij vaak sprake van een tijdelijke samenwerking, in steeds wisselende samenstelling, waarbij er niet op voorhand van kan worden uitgegaan dat wat voor de een vanzelfsprekend is, dat ook voor de ander zo is.

Een kapitein is altijd verantwoordelijk voor de veiligheid aan boord van het schip. Als derden aan boord komen werken, kan hun handelen van invloed zijn op de veiligheid van de scheepsbemanning en vice versa. Hierbij kan een situatie ontstaan waarbij de kapitein weliswaar verantwoordelijk is, maar geen invloed kan uitoefenen op het verloop van de handeling, denk hierbij bijvoorbeeld aan lokale regels of vakbonden die de handelingen van de kapitein en zijn bemanning inperken.

Daar waar de kapitein verantwoordelijk is voor de veiligheid op het schip, is de terminal dat vaak voor de veiligheid aan de wal. In een eerder onderzoek naar een dodelijk voorval tijdens het lossen (zie voetnoot 1) constateerde de

Onderzoeksraad dat het ontbreken van een overkoepelende en unieke toezicht- en verantwoordelijkheidsrol en hoe dit kon leiden tot een eigen invulling van werkzaamheden zonder dat daarbij een gemeenschappelijk begrip van veilig werken en samenwerken wordt gehanteerd. In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) besteedt de Onderzoeksraad daarom extra aandacht aan het werk van derden aan boord van zeeschepen.

Onderzoeksinstanties die in Europese Unie verantwoordelijk zijn voor het onderzoeken van ongevallen in de scheepvaart<sup>3</sup> voeren gegevens over voorvallen met derden in de European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) database in. De Onderzoeksraad kan, naast zijn eigen onderzoeken, via EMCIP putten uit het werk van collega-onderzoeksinstanties. Voor dit thema-artikel is daarom gebruik gemaakt van alle Europese gegevens in het EMCIP om nadere informatie te krijgen over de verschillende voorvallen met derden.

Daarnaast bevat deze ROS een factsheet over een voorval dat eind december 2022 plaatsvond aan boord van het Nederlandse vrachtschip Kraftca. Aan boord van de Kraftca vond een ernstig ongeval plaats tijdens hijswerkzaamheden. Dat gebeurde toen de bemanning met stuwadoors samenwerkte.

In het EMCIP zijn 79.943 meldingen opgenomen.<sup>4</sup> Elke melding vermeldt of er bij het voorval sprake is van verwonding of overlijden van één of meerdere personen. De EMCIP database splitst deze twee categorieën nader uit. De database onderscheidt daarmee de bemanning, passagiers of anderen (derden):

- 
- 1 Dodelijk ongeval tijdens lossen in Moerdijk - Lessen uit het ongeval aan boord van de A2B Future: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/13415/dodelijk-ongeval-tijdens-lossen-in-moerdijk--lessen-uit-het-ongeval>.
  - 2 Dodelijk ongeval door beknelling tussen twee containers: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/4756/dodelijk-ongeval-door-beknelling-tussen-twee-containers>.

- 
- 3 Conform EU Directive 2009/18.
  - 4 Peildatum: 14 juli 2023.

- In 772 voorvallen was er sprake van een verwonding van derden, waaronder 85 meldingen waar stuwadoors bij betrokken waren.
- In 158 voorvallen was er sprake van het overlijden van een derde, waaronder 24 meldingen waar stuwadoors bij betrokken waren.

Hieronder staan een aantal voorvallen aan boord van schepen uit het EMCIP. Daarbij is op verschillende manieren sprake van betrokkenheid van derden.

### Voorval 1

Een Nederlands schip in Braziliaanse haven werd door stuwadoors geladen met stalen buizen van elk 13 meter lang en 4000 kg zwaar. Tijdens deze operatie raakte een stuwadoord bekneld tussen een pijp en de ruimwand en overleed. Het laden en het gebruik van de scheepskranen werd gedaan door stuwadoors.

### Voorval 2

In een Britse haven werd op een Brits schip een olietank schoongemaakt door een walbedrijf. Nadat de tank goedgekeurd was om te betreden gingen drie medewerkers van het walbedrijf de tank in voor werkzaamheden. Zij maakten hierbij gebruik van een zuigslang in meerdere stukken die verbonden was met een vacuüminstallatie op de wal.

Toen de tank was leeggezogen begonnen de medewerkers met het verwijderen van de zuigslang.

Door verwarring over de juiste volgorde van deze operatie werd het vacuüm in de slang verbroken en liep een restant van de opgezogen olie uit de slang terug naar beneden. De slang in de machinekamer was al gedeeltelijk losgekoppeld, hierdoor stroomde olie uit de slang over een draaiende motor en vatte vlam.

Een medewerker van het walbedrijf en een lid van de bemanning die in de machinekamer waren vluchtten naar buiten en sloegen alarm. De tweede medewerker stond al aan de wal. Het lichaam van de derde medewerker werd later door de brandweer onderin de machinekamer gevonden.

Er was een 'permit to work' afgegeven door een scheeps-officier, maar achteraf gezien zijn hierbij niet alle mogelijke risico's goed in kaart gebracht. Het risico van het betreden van een besloten ruimte was onderkend, het gevaar van het verpompen van brandbare vloeistoffen met een slang in de buurt een hittebron was niet onderkend. Ook waren de wal-medewerkers niet gefamiliariseerd met de vluchtwegen en noodprocedures in geval van een brandalarm.

### Voorval 3

Op een Panamees schip in een Zweedse haven openden twee stuwadoors een dichtgeschroefd mangat naar ruim 7. De verlichting stond uit en het ruim was niet geventileerd. Toen de twee stuwadoors het ruim betraden verloor er één het bewustzijn, de andere slaagde erin het ruim weer te verlaten, maar had wel problemen met zijn ademhaling.

### Voorval 4

Een bezoeker aan een Nederlands schip in een Britse haven liep de loopplank op, die een plotselinge beweging maakte waardoor de bezoeker tussen wal en schip in het water viel. Er werd meteen een loodsladder opgehangen en met behulp hiervan werd het slachtoffer uit het water gered. Onderzoek wees uit dat de loopplank verplaatst moest worden van het ene naar het andere dek. Een matroos was hiermee bezig toen hij werd weggeroepen om een andere taak uit te voeren. Hij had op dat moment de loopplank in zijn nieuwe positie nog niet vastgezet.

### Voorval 5

Op een Nederlands schip in een Britse haven was een matroos het dek aan het schoonvegen na loswerkzaamheden. Hij struikelde hierbij en viel overboord door een opening in de railing. Hierbij liep hij lichte verwondingen op. De opening bevond zich boven een bolder aan dek en was normaal gesproken afgesloten met een ketting. Deze ketting was verwijderd door een stuwadoor om op deze manier van het schip op de kade te stappen, in plaats van de loopplank te gebruiken.

Uit deze voorbeelden blijkt dat de interactie tussen wal en schip op meerdere manieren kan plaatsvinden die niet eenvoudig met één set veiligheidsprocedures zijn te ondervangen. De scheepsbemanning zal niet altijd invloed hebben op de acties van bijvoorbeeld stuwadoors, zoals blijkt uit voorbeeld 1 en 2.

Derden aan boord kunnen ook door hun acties voor onverwachte situaties zorgen, zoals veiligheidsbarrières die worden verwijderd. De bemanning is hier soms niet van op de hoogte, zoals voorval 3 en 5 illustreren. En het is niet altijd mogelijk overall aan boord continu toezicht te houden, omdat daarvoor niet genoeg bemanningsleden aan boord zijn, zie voorbeeld 4.

De veiligheid tijdens het laden en lossen van schepen, maar ook tijdens andere werkzaamheden waarbij derden zijn betrokken, vereist samenwerking en een bewust gedeelde verantwoordelijkheid tussen de scheepsbemanning en de walpartij (derden) met voor alle partijen heldere afspraken en rolverdeling. De kade kan beschouwd worden als een grens tussen de wal en het schip, maar dat betekent niet dat de verantwoordelijkheid voor veiligheid ook gescheiden kan worden. Het is daarom belangrijk dat alle betrokken medewerkers een gemeenschappelijk begrip hebben van veilig werken en samenwerken. Dit vraagt om het gezamenlijk identificeren en begrijpen van de risico's die gepaard gaan met de operaties, het naleven van de geldende of afgesproken veiligheidsvoorschriften en het volgen van de juiste procedures.

Er zijn parallellen te trekken met de zogenoemde 'loods-paradox' waar de Onderzoeksraad al aandacht voor vroeg in ROS nummer 4 (mei-okt 2016). De kapitein en de bemanning vertrouwen op de kennis en kunde van bijvoorbeeld stuwadoors. Toch blijft de kapitein verantwoordelijk voor wat er aan boord gebeurt en heeft de bemanning scheeps-specifieke kennis die de walpartij niet altijd heeft.

Om samenwerking veilig te laten verlopen is het goed om voor dat het werk begint een aantal basisafspraken te maken tussen de verschillende partijen. Dit kan in de vorm van een toolboxmeeting waarbij zowel de betrokken bemanningsleden en walpersoneel allemaal aanwezig zijn en veiligheidsrisico's en verantwoordelijkheden voor veiligheidsmaatregelen worden benoemd en toegewezen.

Zoals uit dit thema-artikel is gebleken, is veiligheid geen vanzelfsprekendheid. Het blijft noodzakelijk om het elke keer met alle betrokken partijen te bespreken en er duidelijke afspraken over te maken.



# Ongevalseclassificatie

In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) van januari 2023 tot en met juni 2023 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.

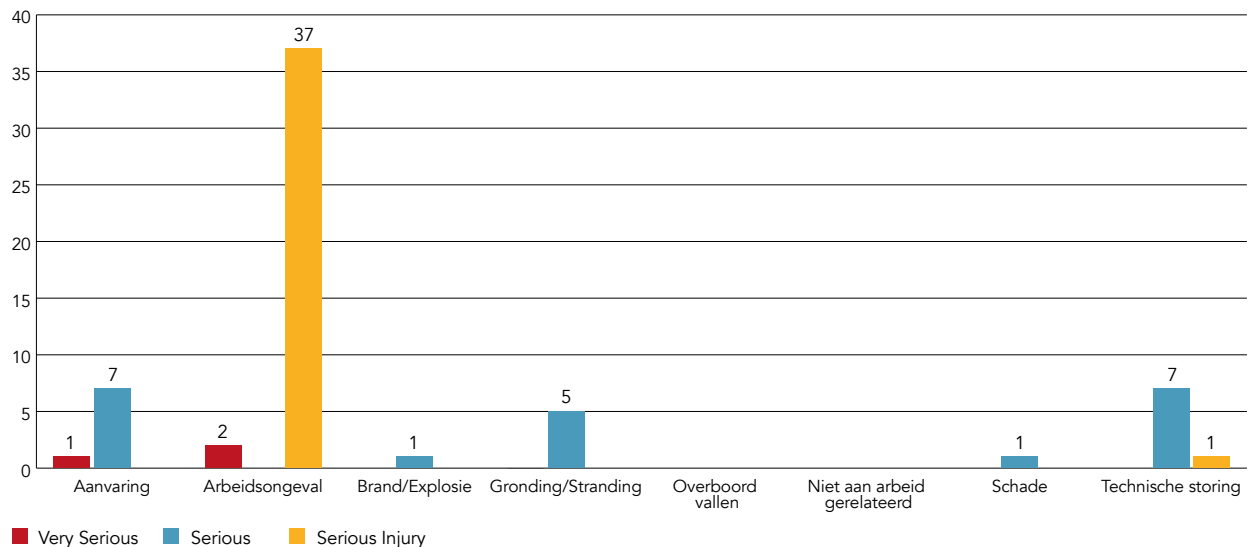
**Less serious:** ongeval dat niet als *very serious* of *serious* gekwalificeerd kan worden.

**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.

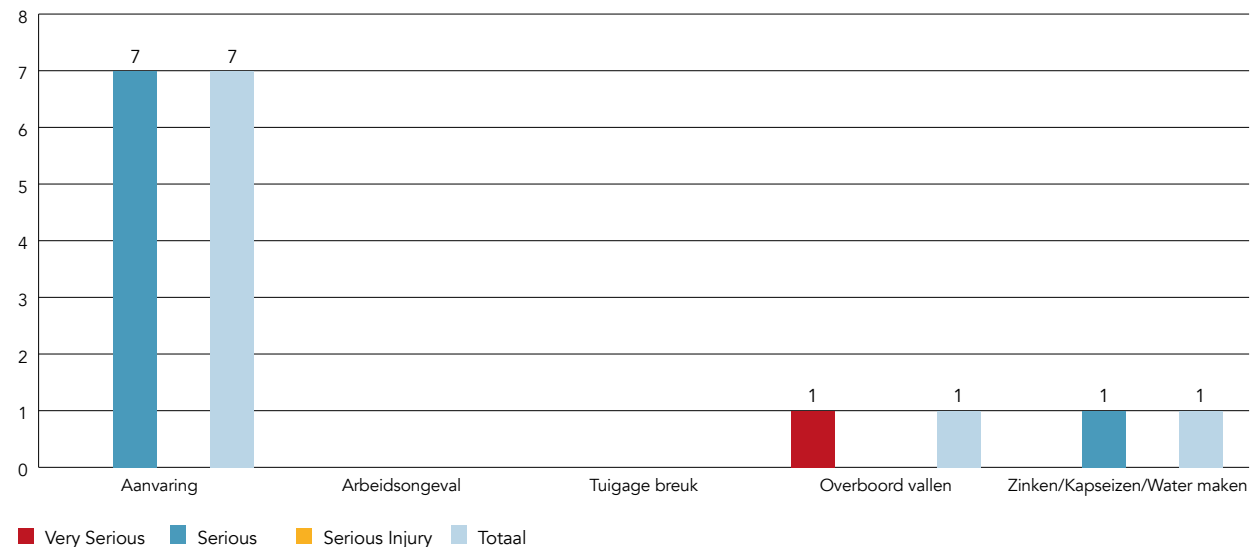
▼ Figuur 1: Ernstige en zeer ernstige ongevallen zeevaart, periode januari 2023 tot en met juni 2023.



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 januari tot en met juni 2023. 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 in 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 2: Ernstige en zeer ernstige ongevallen binnenvaart, periode januari 2023 tot en met juni 2023.*



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 toezichhoudende rol in de Nederlandse scheepvaartsector. Deze rol spitst zich toe op het naleven van de wet- en regelgeving aan boord van schepen.

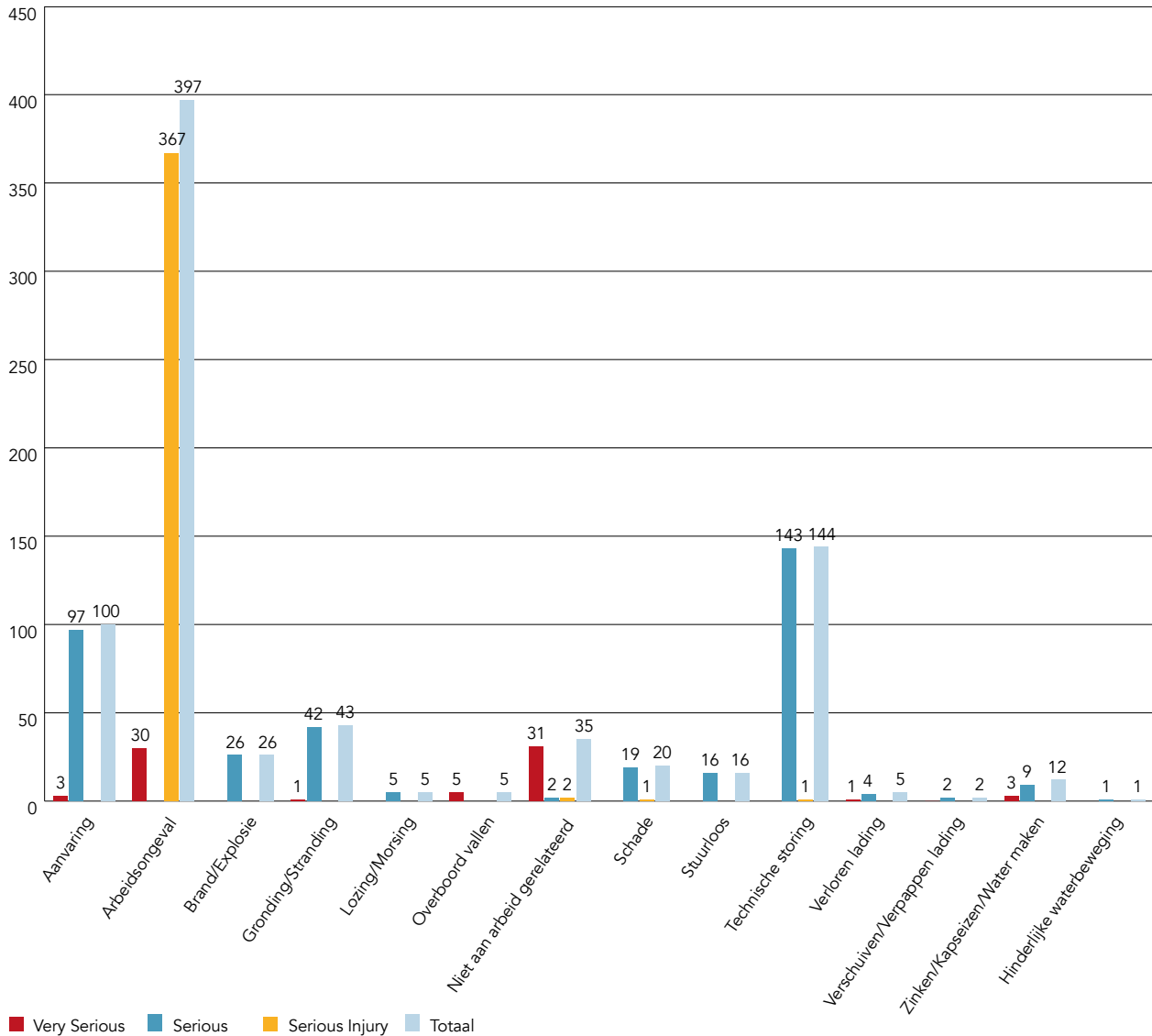
Meer inzicht in de aard van deze ongevallen kan helpen bij het versterken van het veiligheidsbesef onder werkgevers, werknemers en andere partijen in de maritieme sector.



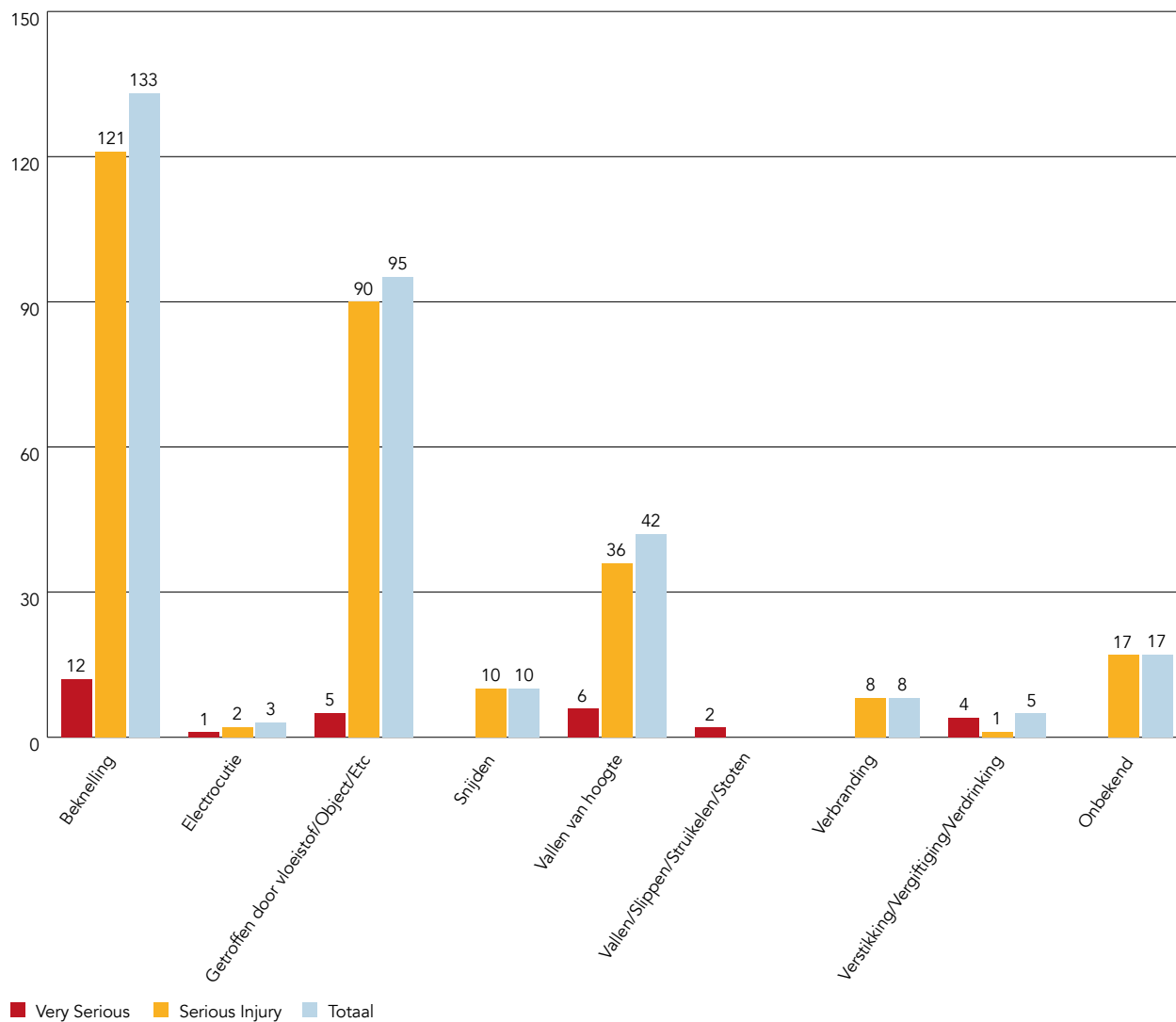
Daarom worden in deze ROS de arbeidsongevallen weergegeven op basis van de oorzaken van letsel. Hierbij valt op dat beknelling, treffen door vloeistoffen/objecten, vallen/slippen/struikelen/stoten en vallen van hoogte de meest

voorkomende typen arbeidsongevallen zijn.

▼ *Figuur 3: Ernstige en zeer ernstige ongevallen zeevaart, periode januari 2016 tot en met juni 2023.*



▼ **Figuur 4: Arbeidsongevallen gekoppeld aan oorzaak van letsel zeevaart, periode januari 2016 tot en met juni 2023.**



# Gepubliceerde rapporten

## Bemanningslid valt tussen wal en schip en overlijdt

Lauwersoog, 6 december 2022

In de haven van Lauwersoog viel op 6 december 2022 een bemanningslid tussen wal en schip. Het bemanningslid had de Poolse nationaliteit en viel van het ondersteuningsschip Ary, dat vaart onder de vlag van Vanuatu. Het bemanningslid kwam hierbij om het leven. De onderzoekinstantie van de vlaggenstaat Vanuatu (Vanuatu Maritime Service) heeft naar aanleiding van dit voorval een onderzoek uitgevoerd. De Onderzoeksraad voor Veiligheid en de Poolse State Marine Accident Investigation Commission (PKBWM) hadden hierbij verzocht op te treden als staat met een aanmerkelijk belang.

Begin 2023 heeft de Vanuatu Maritime Service een onderzoeksrapport aan de betrokken partijen verstuurd. De Nederlandse en Poolse onderzoeksinstanties zijn door hen in

het geheel niet betrokken bij de totstandkoming van deze rapportage.

In de rapportage concludeert de Vanuatu Maritime Service dat voorafgaand aan het ongeval de gangway van het schip zich aan boord van de Ary bevond. Hiervoor was door de kapitein in verband met het getij bewust gekozen. Op de ochtend van het ongeval zou een aantal bemanningsleden, waaronder het slachtoffer, aanmonsteren aan boord van de Ary of op een ander langs zij liggend schip van dezelfde rederij. Nadat zij na een autoreis uit Polen aangekomen waren in Lauwersoog, kozen zij ervoor zonder overleg direct aan boord te gaan. Dit gebeurde zonder dat zij voorafgaand aan wal de benodigde persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) aantrokken en de kapitein van de Ary om het uitleggen van de gangway verzochten.

▼ Ary. (Bron: Van Laar Maritime)



Tijdens het zonder de gewenste voorbereiding aan boord klimmen van de Ary is het slachtoffer uitgegleden en te water geraakt. Er werd direct gealarmeerd en de man overboord procedure (MOB-procedure) werd in gang gezet. Desondanks lukte het niet om het slachtoffer binnen een aantal minuten uit het water te halen. Uiteindelijk is dit wel gelukt, maar werd geconstateerd dat het slachtoffer was overleden.

De Vanuatu Maritime Service concludeert dat de kapitein van de Ary nalatig is geweest bij de aanmonstering van de nieuwe bemanningsleden door hen niet te hebben gewezen op de verplichting tot het dragen van PBM's en het niet uitleggen van de gangway. Verder zou de MOB-procedure niet correct zijn uitgevoerd.

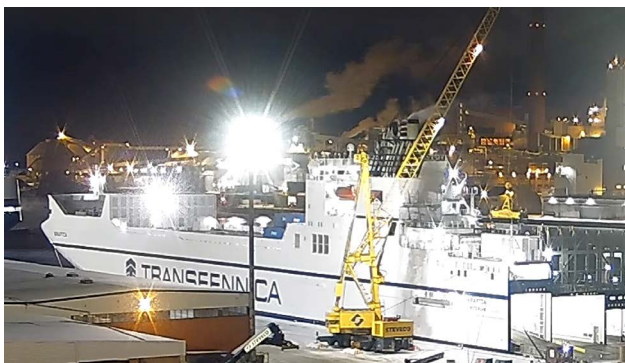
De Onderzoeksraad voor Veiligheid onderschrijft deze conclusies niet volledig. Leermoment zou vooral moeten zijn dan bemanningsleden die aanmonstern ook zelf hun verantwoordelijkheid hebben in het dragen van de voorgeschreven PBM's en zichzelf ook moeten vergewissen of ze veilig aan boord van een schip moeten gaan.

# Afgeronde onderzoeken zonder rapport

## Fataal ongeval tijdens hijswerkzaamheden

Kotka, Finland, 28 december 2022

Op 28 december 2022 lag het Nederlandse Ro-Ro vrachtschip Kraftca voor laad- en loswerkzaamheden in de haven van Kotka (Finland). De bemanning was met hulp van lokale stuwadoors bij de scheepsuitrusting behorende stalen steunbalken aan het verplaatsen. Tijdens deze werkzaamheden werd de voorman van de stuwadoors door schuivende steunbalken geraakt en van zijn positie weggeslagen. De voorman kwam op een lager gelegen dek terecht en de balken vielen boven op hem. Hij overleed ter plekke.



▲ De walkraan is, vlak voor het ongeval, bezig om de steunbalken te verplaatsen. (Bron: CCTV Steveco)

Het schip werd ingezet op een vaste lijndienst die onder meer diverse Finse havens aandoet. In Finland wordt voor de laad- en loswerkzaamheden gebruik gemaakt van lokale stuwadoors die waar nodig ook aan boord werkzaamheden verrichten. Sinds een aantal maanden was de normaliter gebruikte grote walkraan defect geraakt en daardoor niet te gebruiken. Als vervanging werd een kleinere oudere walkraan gebruikt, waarbij de zichtlijnen voor de kraanmachinist beperkter waren. Vanuit zijn positie had de kraanmachinist geen zicht op de geleidencellen aan dek van de Kraftca, waar

de te laden containers in geplaatst moesten worden. Om de zichtlijnen voor de kraanmachinist te verbeteren, werd aan de kapitein verzocht om een stapel steunbalken te verplaatsen. De balken waren bovenop de behuizing van de ventilatoren op het achterdek opgeslagen. Ze behoorden tot de uitrusting van het schip en werden incidenteel gebruikt bij het vervoer van 20 voet (ft) containers. De voorman en de stuurman besloten om de steunbalken één voor één te verplaatsen.

Voor deze werkzaamheden was twee uur voorafgaand aan het incident een hijsplan gemaakt door de eerste stuurman en de voorman van de stuwadoors (het latere slachtoffer). Dit was mondeling afgestemd en niet op papier gezet. Afgesproken werd dat er gebruik gemaakt zou worden van het materiaal van de stuwadoors. De stuwadoors zouden het werk doen met de voorman, een seingever en de kraanmachinist. Aan boord werd de voorman bijgestaan door de eerste stuurman en de stagiair, waarmee in de Engelse taal werd gecommuniceerd. De stuwadoors communiceerden onderling in de Finse taal.



▲ De steunbalk wordt met twee haken aan de spreader gehaakt. Ook te zien zijn de twee loshangende haken. (Bron: CCTV Steveco)

Tijdens deze hijswerkzaamheden stonden de eerste stuurman, de voorman en de stagiair op het verhoogde dek van

een ventilatiehuis waar ze door middel van een los geplaatste ladder opgeklommen waren. Hiervandaan moesten de steunbalken aan wal gehesen worden. De seingever stond elders om met gebaren en een portofoon-verbinding aanwijzingen aan de kraanmachinist te geven.

Tijdens het aanhaken van de steunbalken aan de vier hoeken van de *spreader* door middel van kettingen en haken bleek de hijshoogte van de walkraan niet voldoende te zijn. Daarom werd tijdens de operatie besloten, door de voorman en de kraandrijver, dat de kettingen ingekort moesten worden. Dit werd mondeling toegelicht en afgestemd met de eerste stuurman en de stagiaire. Vanwege de ingekorte kettingen pasten er nog maar twee kettingen vanuit twee hoeken van de *spreader* op de steunbalken. De andere twee kettingen werden niet opgebonden of vastgezet, deze bleven los hangen.



▲ *Omgevallen steunbalk op het ventilatiehuis en steunbalken neergekomen op het lager gelegen dek naast het ventilatiehuis. Daarnaast de los geplaatste ladder waarmee de personen het ventilatiehuis opgingen. (Bron: Spliethoff)*

Bij het hijsen is de achterste losse ketting aan de stapel steunbalken blijven haken. De balken waren al niet meer gezekerd door middel van *twistlocks* en begonnen hierdoor te schuiven. De balken hebben hierbij de voorman van het ventilatiehuis geduwd waardoor hij ruim 2,5 meter op een lager gelegen dek viel. Daarna is de stapel balken op hem

terecht gekomen. De voorman liep hierbij dusdanig ernstig letsel op dat kort daarna de dood moest worden vastgesteld.

### Onderzoeksbevindingen

- Onderdelen aan boord die nooit gebruikt werden bleven wel op het schip liggen. Ze werden opgeslagen op een locatie die het zicht belemmerde waardoor ze verplaatst moesten worden. Deze locatie had geen goede toegang en geen reling.
- Het hijsplan en de Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) om de ongebruikte onderdelen te verplaatsen waren niet op orde, de drie personen stonden op een gevaarlijke locatie zonder valbeveiliging en zonder vluchtroute dicht bij een hijslading. Ook werd er niet gebruik gemaakt van alle noodzakelijke persoonlijke beschermingsmiddelen.
- Nadat het eerste hijsplan niet bleek te werken werd het plan niet aangepast en werd er geen nieuw plan gemaakt. Ook werd er geen nieuwe RI&E gedaan. De losse kettingen bleven aan de *spreader* hangen en de werknemers bleven zonder bescherming op de onveilige locatie staan.

### Leerpunten

- Het opslaan van materialen op het dek van een schip voor een langere periode, zonder dat ze daadwerkelijk gebruikt worden, dient vermeden te worden. Na het ongeval en na een inventarisatie over de vloot is door de rederij besloten om deze materialen aan land op te slaan.
- Als er ad hoc werkzaamheden moeten worden uitgevoerd moet er altijd sprake zijn van een doordacht hijsplan, uitgewerkt in een RI&E of Last Minute Risk Assessment (LMRA). Onderdeel van het plan moet zijn het innemen van een veilige werkplek en het voorzien in afdoende valbeveiliging op, in dit geval, het ventilatiehuis tijdens de hijswerkzaamheden. Er moet altijd gedacht worden aan het gebruik van de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen
- Als tijdens de uitvoering van de werkzaamheden blijkt dat het gemaakte hijsplan en daarmee de RI&E/LMRA niet uitvoerbaar is, dienen de werkzaamheden te worden onderbroken voor het opstellen van een nieuw plan. In dat plan moet veilig werken opnieuw duidelijk besproken worden.

# Gestarte onderzoeken

## Gebruik lichtkogel (Flare) met fatale afloop

1 januari 2023

In de nacht van 1 januari 2023 is aan boord van een Nederlands zeilschip op de Stille Oceaan een opvarende om het leven gekomen bij het afsteken van een lichtkogel, een zogenaamde flare. De flare is conform de instructie afgestoken, maar werd hierbij niet zoals bedoeld gelanceerd. De flare explodeerde direct.

Op 19 januari 2023 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid in overleg met de Spaanse fabrikant een waarschuwing uitgegeven en alle bezitters van de Red Rocket Parachute flare L-35/ L-35A (Pirolec) opgeroepen deze flare niet meer te gebruiken.

Het verkorte onderzoek richt zich primair op het falen van de flare.

**Classificatie:** Very Serious

<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/22914/gebruik-lichtkogel-flare-met-fatale-afloop>



▲ Flare. (Bron: Lecea Spain)

## Brand in schoorsteen voor de kust van Letland

22 februari 2023

Op 22 februari 2023 ontstond brand aan boord van een Nederlands containerschip dat voer in de Golf van Riga. Tijdens het bestrijden van de brand door de bemanning viel de elektriciteitsvoorziening aan boord uit, waarna de bemanning het schip evacueerde. De brand bleek te woeden in de schoorsteen van het schip en is uiteindelijk vanzelf gedoofd. Het schip is naar een haven in Letland gesleept.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart.

**Classificatie:** Serious

<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/23322/brand-in-schoorsteen-voor-de-kust-van-letland>

▼ Het vrachtschip. (Bron: Latvian Coastguard)





## Dodelijk ongeval op de Noordzee bij IJmuiden

30 maart 2023

Op 30 maart 2023 vond op de Noordzee bij IJmuiden een dodelijk ongeval plaats bij het overzetten van een loods van de loodsboot naar een zeeschip. Een bemanningslid van de loodsboot raakte bekneld tussen de loodsboot en het zeeschip toen de loodsboot langsij van het zeeschip kwam. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is na aanleiding van dit voorval een onderzoek gestart.

**Classificatie:** Very Serious

<https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/22657/dodelijk-ongeval-op-de-noordzee-bij-ijmuiden>

▼ *De betrokken loodsboot.*



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

## Vissersboot gezonken na aanvaring met sleepboot

Skagerak, Denemarken, 28 februari 2023

Om 5.29 uur lokale tijd vond boven het Deense Skagen een aanvaring plaats tussen de Nederlandse sleepboot en een Deens vissersschip. De tweekoppige bemanning van het vissersschip werd gered. Het schip zonk. De sleepboot liep verder geen schade op.

De Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB) doet onderzoek naar het voorval.

| **Classificatie:** Very Serious

# Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Aanvaringen

### Aanvaring en gronding, binnenvaartschip en zeeschip

Westerschelde, 25 januari 2023

Rond 21.25 uur kreeg de Belgische binnenvaarttanker Zinnia geladen met palmolie, roer- en motorproblemen. Dat gebeurde op de Westerschelde. Het schip week door de problemen af van de koers, waardoor het de zeegaande tanker Torm Signe, geladen met benzine, licht raakte. Door een daaropvolgende uitwijkmanoeuvre liep de Torm Signe aan de grond. Beide schepen maakten geen water en er was ook geen sprake van uitstroom van lading. De Torm Signe is daarna omstreeks 22.30 uur door sleepboten losgetrokken en naar Terneuzen gesleept voor duikinspectie. De Zinnia werd eveneens naar Terneuzen gesleept. Er ontstond door het voorval geen milieuschade en er waren geen slachtoffers.

**Classificatie:** Serious

### Aanvaring, zeeschip en binnenvaart schip

Waal, 1 februari 2023

Het Nederlandse vrachtschip H&S Wisdom was in de opvaart op de Waal, toen het een aanvaring kreeg met de Duitse binnenvaarttanker Carolin, die in de afvaart was. Beide schepen liepen schade op.

De H&S Wisdom voer onder loodsbegeleiding. Het schip voer achter een ander binnenvaartschip en verminderde snelheid om dit schip pas in te halen nadat twee tegemoetkomende schepen, waaronder de Carolin, voorbij zouden zijn. Doordat het voorliggende binnenvaartschip dicht onder de wal bleef, schatte de rivierloods van de H&S Wisdom in het binnenvaartschip toch nog buitenom op te kunnen lopen. Daarnaast was de loods in de veronderstelling dat de Carolin de buitenbocht zou nemen, maar de Carolin bleef in het midden van de rivier varen. Tijdens het oplopen van het voorliggende binnenvaartschip kwam de H&S Wisdom uiteindelijk in aanvaring met de Carolin. De rivierloods aan boord van de H&S Wisdom probeerde voorafgaand aan de aanvaring de Carolin meermaals op de radio te roepen, maar kreeg geen gehoor.

**Classificatie:** Serious

## Aanvaring met ander schip

Ålesund, Noorwegen, 11 februari 2023

Het Nederlandse vrachtschip Fuldaborg was op 11 februari rond 16.00 uur UTC de haven van Ålesund ingevaren. Terwijl de Fuldaborg de pier benaderde voor het aanmeren, kwam het dicht langs het schip de Gann. Tijdens de manoeuvre dreef de Fuldaborg door een onverwachte windstoot naar stuurboord. De bemanning heeft nog geprobeerd het schip bij te sturen, mede door half vooruit met vol roer en met de boegschroef. Het had echter niet genoeg effect om een

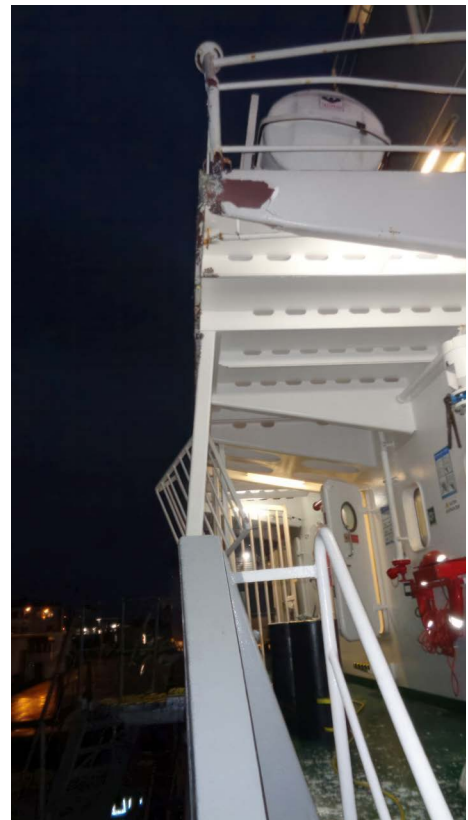
aanvaring te voorkomen. De Fuldaborg heeft schade aan de stuurboord reling en een deel van de uitrusting. De zeewaardigheid van de Fuldaborg is niet aangetast. De Gann heeft schade aan de hutten aan stuurboordzijde en een scheur in de huid van het schip boven de waterlijn.

**Classificatie:** Serious

▼ *Schade Gann. (Bron: Wagenborg)*



▼ *Schade Fuldaborg. (Bron: Wagenborg)*





## Aanvaring

Waal, 22 februari 2023

Omstreeks 10.00 uur vond op de Waal in de bocht van Erlecom een aanvaring plaats tussen het Poolse binnenvaartschip Stanley en de Duitse binnenvaarttanker Callisto. De Stanley was in de afvaart, de Callisto in de opvaart. Bij de aanvaring heeft de met schroot geladen Stanley schade aan de romp opgelopen. De schade was dusdanig dat het schip dreigde te zinken. Het is met behulp van een patrouilleboot van Rijkswaterstaat op het zand in het kribvak gezet om zinken te voorkomen. De lading werd gelost om een eventuele berging mogelijk te maken. De Callisto was ongeladen, maar lekte wel gasolie uit de eigen brandstoftanks. De gelekte olie wordt met behulp van een aannemer opgeruimd.

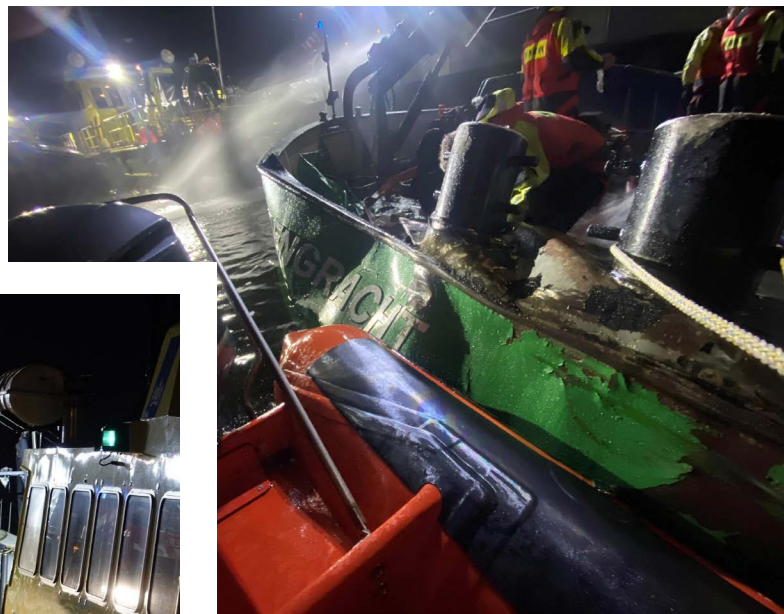
**Classificatie:** Serious

## Aanvaring binnenvaartschepen

IJsselmeer, 1 maart 2023

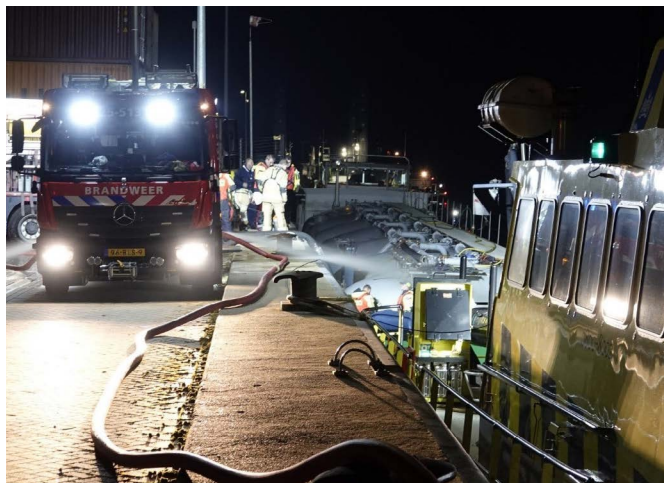
In de vaargeul ter hoogte van Flevokust vond een aanvaring plaats tussen de cementtanker Lindengracht en het vrachtschip Zandlink I. Beiden voeren onder Nederlandse vlag. De tanker vervoerde cement en het bulkschip vervoerde zand. De Lindengracht had door de aanvaring uitstroom van brandstof die later opgeruimd zou worden. Eén van de schepen liep een scheur in de romp op, maar kon blijven drijven door assistentie van de brandweer die het instromende water uit het ruim pompte. Beide schepen konden zelfstandig de haven bereiken.

**Classificatie:** Serious



▲ Lindengracht. (Bron: KNRM)

◀ Lindengracht. (Bron: Glocalmedia)



▼ Demade en pleziervaartuig. (Bron: AS Media)



## Aanvaring, binnenvaartschip en pleziervaartuig

Gooimeer, 1 maart 2023

Het vrachtschip Demade kwam op het Gooimeer in aanvaring met een pleziervaartuig met vissers. KNRM station Huizen en station Blaricum werden gealarmeerd. De twee opvarenden van het pleziervaartuig werden naar de kant gebracht. Eén van hen raakte lichtgewond en werd naar het ziekenhuis vervoerd

**Classificatie:** Serious

## Aanvaring

Harlingen, 27 maart 2023

In de vroege ochtend van 27 maart 2023, rond 5.00 uur, voer het Noorse vrachtschip Hagland Carrier, geladen met stenen, de haven van Harlingen binnen. De haven van Harlingen ligt in een S-bocht. Het schip was onderweg naar de industriehaven, maar bij het indraaien van de haven kon de Hagland Carrier door de stroming de bocht niet maken. De Hagland Carrier voer rechtdoor, vermeed een historisch zeilschip en kwam in aanvaring met de Nederlandse ploegboot Peter die aan een steiger afgemeerd lag. Op dat moment lag de bemanning van de Peter te slapen.

Na de aanvaring kon de bemanning ongedeerd de Peter verlaten. Naar aanleiding van de aanvaring is lichte schade aan de bulb van de Hagland Carrier geconstateerd. Het schip Peter heeft aanzienlijke schade aan de bakboordzijde, de rand van het stuurhuis, en aan de stuurboordzijde waar de Peter tegen de steiger aan is gekomen. Het schip Peter is naar de werf gebracht voor onderzoek. Ook de steiger heeft aanzienlijke schade.

**Classificatie:** Serious

## Aanvaring, vrachtschip en containerschip

Elbe, Duitsland, 6 mei 2023

Op 6 mei 2023 kwam het Nederlandse vrachtschip Westewind op de Elbe bij Hamburg in aanvaring met het Duitse containerschip Linah. De Westewind was geladen met kunstmest en onderweg naar Cork in Ierland. Beide schepen waren afvarig op de Elbe, het containerschip met een lengte van 368 meter was bezig met een loodswissel en had vaart verminderd, de 89 meter lange Westewind liep op dat moment de Linah op. De Westewind zat zoveel mogelijk aan stuurboord zijde van het vaarwater en ook aan stuurboordszijde van de Linah. Na de loodswissel voerde het containerschip de snelheid op. De Westewind nam vermogen terug om de Linah te laten passeren. De snelheid van de Westewind nam eerst af, maar toen weer toe, omdat de Westewind naar de Linah werd gezogen. De kapitein van de Westewind probeerde met een aantal manoeuvres een aanvaring te voorkomen, maar uiteindelijk werd de bakboerds boeg van de Westewind tegen de stuurboords achterzijde van de Linah gezogen. Na enige tijd kwam de Westewind weer vrij van de Linah.

De Westewind liep schade op aan bakboord voorschip en ook aan de voormast en verstaging. Er waren geen gewonden en er was geen sprake van uitstroom.

**Classificatie:** Serious

## Aanvaring

Nauw van Bath, Westerschelde, 6 mei 2023

Op 6 mei rond 23.20 uur is er een aanvaring geweest tussen twee schepen ter hoogte van boei 74 in het nauw van Bath. Het Panamese containerschip Ever Globe en de Liberiaanse olietanker Kriti Emerald waren onderweg naar zee en hebben zijdelings contact gemaakt en zijn vervolgens voor langere tijd aan elkaar blijven hangen door aanzuiging. Er waren geen slachtoffers en er was geen uitstroom. Tijdens het contact is de loopplank van de olietanker afgebroken en in het water gevallen. Beide schepen konden op eigen kracht doorvaren en zijn nabij Vlissingen ter anker gegaan voor inspectie.

**Classificatie:** Serious

- ▼ *Kriti Emerald - afdruk afgebroken loopplank in de scheepshuid. (Bron: RWS)*





## Aanvaring, vrachtschip met chemicaliëntanker Vlaardingen, 12 mei 2023

Op 12 mei passeerde het onder Maltese vlag varende vrachtschip Karen de afgemeerde Deense tanker Oralora en wilde gaan afmeren. De kapitein voerde de manoeuvre zelf uit, met advies van de loods. Bij het keren in noordelijke richting, naar het havenbekken van de koningin Wilhelmina haven, was de snelheid van het schip vrij hoog en werd de afstand tot de westelijke kade te klein geacht. Volgens de kapitein gaf de loods toen advies om vol achteruit te gaan. Als gevolg van

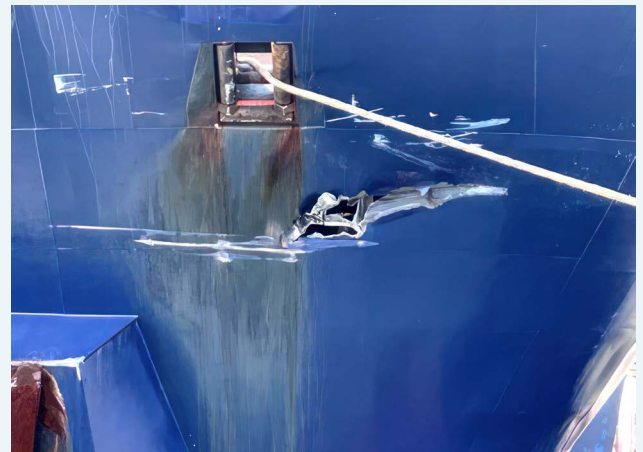
deze manoeuvre begon de boeg naar stuurboord te draaien, naar de positie van de Oralora, die in de oostelijke hoek lag afgemeerd. Omdat de snelheid van de Karen rond de vijf knopen lag, had de boegschroef onvoldoende effect en was een aanvaring niet meer te vermijden.

Hierbij raakte de Karen de Oralora en liepen beide schade op. De Karen had schade aan het voorschip (scheur van 30 cm). De Oralora had aan stuurboord een scheur van 30 cm en schade aan een railing en een afvoerpijp. Er was geen sprake van lekkage of onderwaterschade.

**Classificatie:** Serious



▲ Schade Oralora. (bron: DMAIB)



▲ Schade Karen. (Bron: MSIU)

## Arbeidsongevallen

### Val van trap

Atlantische Ocean, 28 december 2022

Aan boord van het Nederlandse passagiersschip Nieuw Statendam struikelde een bemanningslid rond 23.00 uur van de trap. Door een gebroken veter kwam zijn schoen los bij het afdalen van de trap, waarna hij struikelde en zijn enkel brak.

De rederij zal bemanning attenderen op het op tijd vervangen van veters bij slijtage.

**Classificatie:** Serious Injury

### Beknelling na vallende plaat

Rode Zee, 4 januari 2023

Aan boord van het Nederlandse zeeschip Bigrol Bering waren rond 11.15 uur UTC twee bemanningsleden en twee leden van het piraterij-beveiligingsteam bezig met het opbergen van een aantal stalen platen, die gebruikt waren als onderdeel van een aantal antipiraterij maatregelen. De platen worden verticaal staand weggeborgen. Voor elke nieuwe plaat die bij de stapel wordt weggezet moet een borgbalk worden verwijderd die de hele stapel op zijn plek houdt. Bij het wegzetten van een van de stalen platen viel de stapel om, op de twee bemanningsleden. De medic van het beveiligingsteam verleende onmiddellijk eerste hulp. Eén bemanningslid liep slechts een kleine snee op aan het onderbeen en een licht gezwollen rechervoet. Het andere bemanningslid zat vast onder de platen. Nadat hij was bevrijd, kon hij zijn rechterbeen niet optillen en had hij een bloeditstorting aan de rechterkant van onderrug. Om 12.15 uur werd radio-medisch advies ingewonnen en na een kort overleg werd besloten om dit bemanningslid in de dichtstbijzijnde haven de wal op te sturen. Na opname in het ziekenhuis werd duidelijk dat het bemanningslid een gebroken bekken had.

**Classificatie:** Serious Injury



▲ De gevallen platen aan boord de Bigroll Bering. (Bron: Bigroll)

## Gebroken arm

Lysekil, Zweden, 12 januari 2023

Aan boord van het Nederlands vrachtschip Eems Carrier vond in de haven van Lysekil (Zweden) een ongeval plaats tijdens het ontmeren. Een tros op het voordek kwam even klem te zitten, wat een onverwachte beweging van het schip veroorzaakte. Hierdoor vloog de betreffende tros van de bolder en raakte de eerste stuurman die daardoor zijn hand brak. De eerste stuurman hield toezicht op de werkzaamheden van andere bemanningsleden tijdens het ontmeren. Hij droeg ten tijde van het ongeval alle voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen. De stuurman is overgebracht naar een lokaal ziekenhuis.

**Classificatie:** Serious Injury

## Gebroken vingers na beklemming

Baai van Campeche, Mexico, 15 januari 2023

Op 15 januari 2023 heeft aan boord van de Nederlandse sleehopperzuiger Utrecht een bemanningslid twee vingers gebroken. Bij het terugschuiven van een vuilniscompressor viel deze van het platform, daarbij kwam de rechterhand van een bemanningslid klem te zitten en liep hij de verwonding aan zijn vingers op. Hij is hierdoor drie tot zes weken niet in staat om te werken.

**Classificatie:** Serious Injury

## Brandwonden

Caribische Zee, 20 januari 2023

Een bemanningslid was in de keuken van het Nederlandse cruiseschip Rotterdam een elektrisch fornuis met een doek met schoonmaakmiddel aan het schoonmaken. Het bemanningslid had niet opgemerkt dat het elektrische fornuis nog aan stond. Het schoonmaakmiddel kwam in contact met de verwarmingselementen van het fornuis, waardoor brand ontstond. Het bemanningslid liep hierdoor brandwonden aan zijn gezicht en onderarm op, en is naar verwachting 7 tot 13 weken niet in staat om te werken.

**Classificatie:** Serious Injury

## Gebroken arm

Noordzee, 21 januari 2023

Op 21 januari 2023 is boord van de onder de vlag van Gibraltar varende tanker Atlantic Twin een bemanningslid gevallen en heeft daarbij zijn arm gebroken. Het bemanningslid was aan dek bezig om tankwasapparatuur vast te zetten voor de aankomende reis, daarbij is hij uitgegleden en ongelukkig terecht gekomen. Het slachtoffer is per Helikopter naar Rotterdam airport gebracht en aldaar met ambulance naar het ziekenhuis.

**Classificatie:** Serious Injury

## Val tijdens schoonmaakwerkzaamheden

Noordzee, 26 januari 2023

Aan boord van het Nederlandse windturbine-installatieschip MPI Resolution was een bemanningslid bezig met schoonmaakwerkzaamheden op hoogte. Na afronding klom hij van de ladder, maar verloor zijn grip en viel naar beneden. Toen hij achterover viel, raakte hij met zijn schouder en rug enkele hydraulische leidingen die langs de wand liepen, voordat hij op het dek terecht kwam. Hij was nog in staat om zelf naar de controlekamer te gaan om hulp te vragen. De scheepsarts gaf aan dat het bemanningslid naar het ziekenhuis moest. Het schip is daarop naar de haven van IJmuiden gevaren. In het ziekenhuis werd een gebroken schouderblad geconstateerd.

**Classificatie:** Serious Injury

## In duim gesneden

Australië, 7 maart 2023

Tijdens het klaarmaken van brood in het begin van de middag sneed een bemanningslid van het Nederlandse passagiersschip Noordam zich diep in zijn duim. Hij is naar het medisch centrum aan boord gegaan, waar hij geholpen is aan de verwonding. Hij kon langer dan 72 uur niet werken.

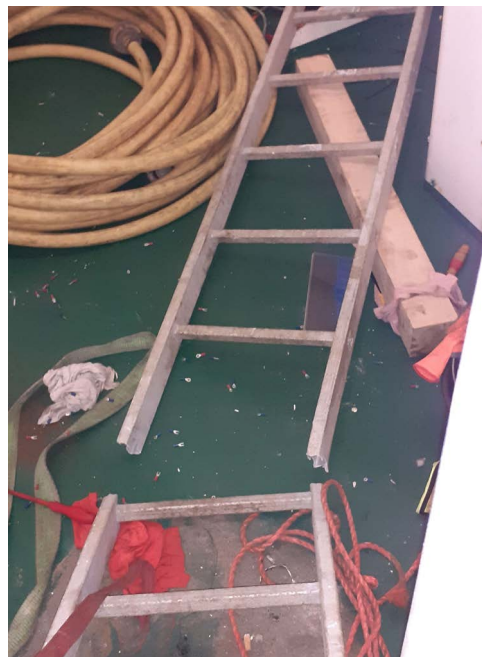
**Classificatie:** Serious Injury

## Val van verplaatsbare trap

Duinkerken, Frankrijk, 22 maart 2023

In de middag van 22 maart 2023 was de hoofdwerktuigkundige van het Nederlandse zeeschip Arklow Brave bezig met werkzaamheden aan elektriciteitskabels bij de voorste ingang van ruim 1. Hiervoor maakte hij gebruik van een verplaatsbare aluminium ladder. Terwijl hij hierop stond, brak de ladder en viel hij een meter naar beneden, waarbij hij zijn linker voet verdraaide. Door de pijn in zijn voet heeft hij eerste hulp ontvangen op het schip en is in overleg medische hulp gevraagd. Een ambulance heeft hem naar het ziekenhuis gebracht, waar bleek dat hij een botje in zijn linker voet had gebroken. Het slachtoffer kon daarom niet verder werken en is afgelost.

**Classificatie:** Serious Injury



▲ De gebroken ladder aan boord van de Arklow Brave. (Bron: Arklow)



## Gewond aan vinger

Napels, Italië, 27 maart 2023

Maandag 27 maart 2023, rond 11.00 uur gleed een luik uit de rechterhand van de stuurman van het Nederlandse vrachtschip Jalonborg. Hij keek in de ingang van het ruim, en had daarbij het luik ongeveer 5 tot 10 centimeter open toen het luik uit zijn rechterhand gleed. Zijn linkerhand rustte deels op de rand van de ingang, waardoor het luik op de wijsvinger van zijn linkerhand terecht kwam. Na inspectie van een arts bleek er sprake van een breuk in zijn wijsvinger. De eerste stuurman was vermoedelijk één tot twee weken niet in staat om te werken.

**Classificatie:** Serious Injury

▼ *Simulatie van het voorval – Jalonborg . (Bron: Wagenborg)*





## Vingers tussen waterkerende deur

Atlantische Oceaan, 14 februari 2023

Aan boord van de Nederlandse sleepopperzuiger Utrecht kwam de hand van een bemanningslid vast te zitten tussen de hydraulische waterkerende deur en het schot, terwijl de deur open ging. Het bemanningslid liep daarbij ernstige verwonding aan zijn linkerhand op. Op de dag van het incident was er harde regen en golven van vier tot zes meter. Daarom was het slachtoffer na zijn pauze naar het voorschip gegaan via de gang binnendoor in plaats van buitenom. Aanwijzingen voor het gebruik van de waterkerende deur, is een onderdeel van de familiarisatie. Het voorval gebeurde doordat het slachtoffer tijdens een beweging van het schip naar balans zocht en zijn hand op de waterkerende deur hield terwijl deze open ging en niet door had wat er gebeurde. Hij is tussen de zeven en dertien weken niet in staat te werken. De rederij onderzoekt het voorval nog.

**Classificatie:** Serious Injury

◀ Utrecht, Waterdichte deur. (Bron: van Oord)

## Gewond na sprong aan wal

Gandia, Spanje, 28 februari 2023

Rond 19.00 uur lokale tijd was het Nederlandse vrachtschip Diezeborg klaar voor vertrek uit de haven van Gandia, Spanje. Eerder op de dag was er sprake van een toenemende deining in de haven, waardoor het schip heen en weer bewoog langs de kade. Hierdoor waren er in de middag drie trossen gebroken, en was de gangway zodanig beschadigd geraakt dat deze niet meer te gebruiken was. Het schip besloot daarom de loodsladder op te tuigen voor toegang. Op de wal lag nog een aantal hijsbanden die aan boord gehaald moesten worden. Omdat er geen gangway meer was, sprong de eerste stuurman aan wal om de hijsbanden te halen. Bij deze sprong liep hij meerdere botbreuken in zijn benen op. Het vertrek van de Diezeborg werd vervolgens uitgesteld en de eerste stuurman werd per ambulance naar de eerste hulp vervoerd. Later op de avond kwam de eerste stuurman weer aan boord, en is het schip vertrokken uit de haven om verdere schade te voorkomen. De eerste stuurman ging bij de volgende haven in Taragona van boord en werd daar in het ziekenhuis opgenomen.

**Classificatie:** Serious Injury

## Uitgeleden

Caraïbische Zee, 30 maart 2023

Een bemanningslid van het Nederlandse passagiersschip Nieuw Statendam gleed op 30 maart 2023 uit over een gladde vloer en raakte daarbij gewond aan zijn rug. Het bemanningslid droeg ten tijde van het uitglijden twee dozen met groente en liep daarmee de vriesruimte uit. Het bemanningslid gleed uit, omdat de vloer bij de vriezer nat was. Het bemanningslid viel achterover en bezeerde zijn rug. Door zijn blessure moest hij drie tot zeven dagen rust nemen. De rederij gaat matten plaatsen bij de uitgang van de vriesruimte om het gevaar op uitglijden in de toekomst te verminderen.

**Classificatie:** Serious Injury

## Uitgeleden

Georgetown, Grand Cayman, 4 april 2023

Terwijl een keukenhulp aan boord van het Nederlandse passagiersschip Nieuw Amsterdam om 8.45 uur lokale tijd van een trap afliep met een volle pan met eten, gleed hij uit op de eerste trede en viel hij naar achteren. Hierbij heeft hij een open wond aan zijn achterhoofd opgelopen. Hierna moest het slachtoffer naar de medische hulp gebracht worden. Hij kon meer dan 72 uur niet werken na het voorval. Hij droeg veiligheidsschoenen. De rederij heeft naar aanleiding van het incident aangegeven medewerkers te instrueren om voorzichtiger van de trap te gaan als ze iets dragen. Het voorval gebeurde op dek A.

**Classificatie:** Serious Injury



## Uitgeleden

Falmouth, Jamaica, 5 april 2023

Terwijl een keukenhulp om 21.10 uur lokale tijd aan boord van het Nederlandse passagiersschip Nieuw Amsterdam van een trap afliep met een bord in zijn linkerarm, gleed hij uit op de eerste trede en landde hij op zijn rechter ellenboog. Hij liep een verwonding op aan zijn arm. Hierna moest het slachtoffer naar de medische hulp gebracht worden door collega's. Hij kon meer dan 72 uur niet werken na het voorval. Hij droeg veiligheidsschoenen.

De rederij heeft naar aanleiding van het incident aangegeven medewerkers te instrueren om voorzichtiger van de trap te gaan, vooral als ze iets dragen. Het is niet bekend of de medewerker anti-slip werkschoenen droeg. Dit voorval gebeurde bij dek 3 aan bakboordzijde bij een service trap.

**Classificatie:** Serious Injury

## Uitgeleden

Everglades, Verenigde Staten , 9 april 2023

Aan boord van het Nederlandse passagiersschip Eurodam was een bemanningslid rond 15.00 uur bezig met bagage sorteren. Het was druk in de ruimte met andere bemanningsleden die ook bagage sorteerden en naar de gasten brachten. Tegelijkertijd werd er ook met palletwagens en vorkheftrucks gereden. Iemand die een palletwagen bestuurde, reed het bemanningslid aan en raakte daarbij de zijkant van zijn voet. Hier hield hij een ernstige kneuzing aan zijn rechterschoen aan over.

De rederij verklaarde dat de drukte in de ruimte met verschillende werkzaamheden en een hoge tijdsdruk voor vertrek bijdroeg aan het voorval. Door de pijn van de verwonding heeft het slachtoffer meer dan 72 uur niet gewerkt, waarna met lichte werkzaamheden is hervat. De rederij gaf naar aanleiding van dit voorval aan te willen werken aan een lagere werkdruk en meer ruimte voor de werkzaamheden. Medewerkers zijn gebriefd om bewuster te zijn van wat er om hun heen gebeurt en daar beter op te letten.

**Classificatie:** Serious Injury

## Vinger bekneld

Fure Ven, Ankergebied Hoek van Holland, 10 april 2023

Het Kustwacht Centrum ontving op maandagochtend 10 april 2023 rond 09.44 uur een melding van de Zweedse tanker Fure Ven aangaande een opvarende met een verwonding. Een bemanningslid was in de machinekamer bezig met schoonmaakwerkzaamheden. De doek waarmee hij bezig was werd op een gegeven ogenblik in het vliegwiel van de motor gezogen, waarbij zijn handschoen van zijn hand getrokken werd. Dit zorgde voor een verwonding aan zijn vinger. Het schip lag ten anker in ankergebied 4 West bij Hoek van Holland, nadat het uit Cadiz in Spanje was gekomen. Na consult met de dokter van de Radio Medische Dienst werd er besloten om de patiënt met een reddingsboot naar de wal te brengen. Vanaf hier werd de patiënt met taxi naar het ziekenhuis vervoerd. In het ziekenhuis moest uiteindelijk zijn vinger worden geamputeerd.

**Classificatie:** Serious Injury

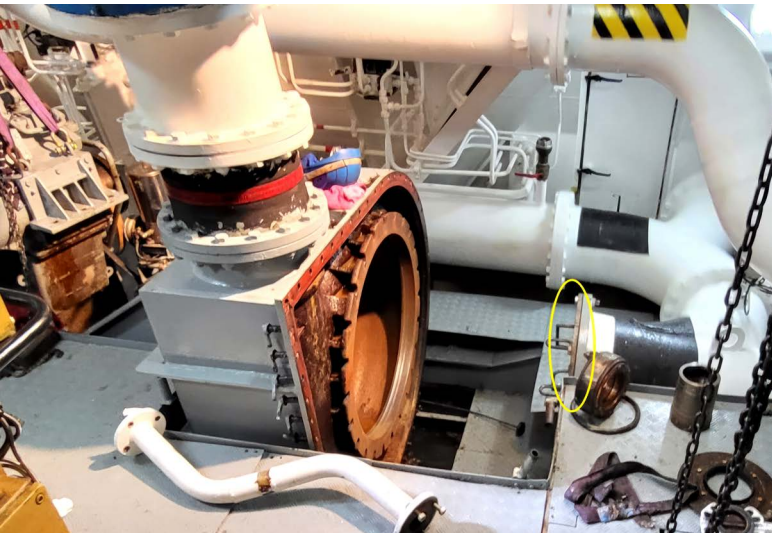
## Beknelling

Atlantische Oceaan, 13 april 2023

Het Nederlandse visserschip SCH81 Carolien voer rond 22.30 uur op de Atlantische Oceaan toen een matroos zijn vinger bekneld raakte. Op het achterdek aan bakboord was men bezig met de voorbereidingen om de visborden (trawldoors) in te pikken. Het slachtoffer pakte de verbindingsdraad met zijn handen en trok deze naar zich toe hierbij kwam hij te dicht bij het visbord in de buurt, toen deze onverwachts bewoog raakte zijn vinger bekneld tussen het visbord en een ondersteuningspaal van de hekgalg.

De schipper gaf aan dat dit niet de voorgeschreven werkwijze was, de bedoeling is dat de matroos met een pikhaak de verbindingsdraad naar zich toe trekt zodat er voor de opvarende een voldoende veilige afstand blijft behouden tot het visbord. Het slachtoffer droeg wel de voorgeschreven Persoonlijke Beschermings Middelen (PBM's). De schipper heeft de instructie voor de werkzaamheid nogmaals duidelijk gemaakt aan de opvarenden.

**Classificatie:** Serious Injury



## Gewond aan vinger

Hegemann II, Emden, Duitsland, 18 april 2023

Een bemanningslid van het Nederlandse baggerschip Hegemann II was in de pompkamer bezig met een tussenstuk van de baggerpomp terugplaatsen. Hiervoor was hij de bouten van de blindflens aan het losdraaien, waarna de blindflens naar beneden zakte en op zijn vinger terecht kwam. Hierbij is zijn middelvinger inwendig beschadigd en kan hij meerdere weken niet werken. Hij had werkhandschoenen aan en het schip lag bij rustig weer in de haven.

**Classificatie:** Serious Injury

◀ Pomp en zuigleiding. (Bron: Hegemann)

## Arbeidsongeval

Verenigde Staten, 28 april 2023

Tijdens dienst in het restaurant aan boord van het Nederlandse passagiersschip Eurodam struikelde een bemanningslid en kwam op zijn gezicht terecht. Hierbij brak hij twee tanden. Het bemanningslid kon zelf naar de ziekenboeg aan boord. Er was geen duidelijke aanleiding voor het struikelen. Het bemanningslid kon drie tot zeven dagen niet aan het werk.

**Classificatie:** Serious Injury

## Arbeidsongeval

Golf van Biskaje, 2 mei 2023

Aan boord van het Nederlandse vrachtschip Tide Navigator had de vierde werktuigkundige de opdracht gekregen om de loopwielen van de luikenwagen te vervangen als onderdeel van het onderhoud aan de luikenwagen. Terwijl hij een wiel verplaatste van de opslag naar de werklocatie, viel het om en probeerde de werktuigkundige het wiel op te vangen, waarbij het wiel op zijn vinger terecht kwam. Hierdoor verloor hij de vingertop van zijn linker wijsvinger. Hij droeg zijn persoonlijke beschermingsmiddelen zoals zijn handschoenen en het was rustig weer.

**Classificatie:** Serious Injury

## Arbeidsongeval

Stille Oceaan, 4 mei 2023

Een bemanningslid van het Nederlandse passagiersschip Noordam was in de keuken van een scheepsrestaurant bezig met voedselbereiding. Tijdens het snijden schoot hij uit en sneed diep in zijn vinger. Hij is hierbij direct naar de ziekenboeg gegaan voor behandeling. Hij kon meer dan drie dagen niet aan het werk.

**Classificatie:** Serious Injury

## Brandwonden

Alaska, Verenigde Staten, 7 mei 2023

Omstreeks 22.00 uur was aan boord van het Nederlandse passagiersschip Koningsdam een lid van het personeel servieswerk aan het afwassen. Hij had hierbij rubber handschoenen aan waar een scheur in zat. Water en afwasmiddel kwamen door deze scheur in aanraking met de huid van zijn hand, waardoor hij chemische brandwonden opliep. Hij kon meer dan drie dagen zijn werkzaamheden niet uitvoeren.

**Classificatie:** Serious Injury

## Gebroken pols

Westkust Canada, 11 mei 2023

Op 11 mei om 23.00 uur was aan boord van het Nederlandse passagiersschip Volendam een lid van het keukenpersoneel onderweg naar de kombuis. Hij stapte op een metalen rooster, waarbij hij uitgleden en naar achteren viel. Daarbij lande hij op zijn linkerhand en brak zijn pols.

**Classificatie:** Serious Injury

## Hoofdwond

Noordzee ter hoogte van Texel, 11 mei mei 2023

Op 11 mei in de avond kreeg de schipper van de Nederlandse viskotter KW14 Jolissa door een gebroken strop de jomperhaak tegen zijn hoofd. Hierdoor liep hij een hoofdwond op. Hij is met de helikopter van boord gehaald en naar een ziekenhuis in Amsterdam gebracht.

**Classificatie:** Serious Injury

## Ongeval met liftdeur

Seattle, USA, 13 mei 2023

Op het Nederlandse passagiersschip Eurodam was in de ochtend van 13 mei om 08.40 uur een scheepselektricien bezig met het repareren van een service lift. De liftdeur sloot niet goed. Hij was aan het werk in de technische ruimte boven de liftcabine, en stak zijn arm tussen de schacht en de liftdeur om het probleem te verhelpen. Hij verloor zijn evenwicht waarbij zijn rechterarm klem kwam tussen de deur een wand van de schacht. Als gevolg liep hij op twee plaatsen van zijn rechter arm scheurwonden in de huid op.

**Classificatie:** Serious Injury

## Brandwonden

Ritthem, 17 mei 2023

Het Nederlandse passagiersschip Hondius lag bij de scheepswerf in Ritthem. Op 17 mei om 17.15 uur was een van de souschefs bezig met het aansteken van de barbecue voordat de gasten zouden arriveren. Om het vuur aan te steken, gebruikte hij een gastoorts en spiritus. Terwijl hij spiritus over de hete houtskool deed, vatte de fles vlam. Hij liet de fles op het dek vallen en een vlam bereikte zijn gezicht. Stewards, die in de buurt waren, ondernamen onmiddellijk actie en alarmeerden de hulpdiensten. Het bemanningslid werd naar de ziekenboeg gebracht. Hij had brandwonden opgelopen in gezicht en nek. De brandwonden werden gekoeld en nadat de ambulance was gearriveerd is hij naar een ziekenhuis vervoerd.

**Classificatie:** Serious Injury

## Vingers onder luik

Rotterdam, 19 mei 2023

In de middag van 19 mei rond 14.00 uur heeft een arbeidsongeval plaatsgevonden aan boord van het onder de vlag van Singapore varende zeeschip Capricorn Sigma in de Mississippihaven op de Maasvlakte in de haven van Rotterdam.

Een bemanningslid was met zijn vingers onder een luik terecht gekomen. Het slachtoffer is overgebracht naar het Erasmus Medisch Centrum. Mogelijk zijn twee vingers van het slachtoffer verbrijzeld. Het bemanningslid is niet meer terug aan boord gegaan, maar werd gerepatrieerd.

**Classificatie:** Serious Injury

## Gewond aan oog

Vancouver, Canada, 20 mei 2023

Aan boord van het Nederlandse passagierschip Koningsdam gaf omstreeks 15.00 uur een lid van het fitness team instructie aan een aantal passagiers over de sport pickleball. De sportinstructeur serveerde de bal richting de passagiers. Toen een passagier de bal terug sloeg kwam deze tegen het oog van de sportinstructeur aan. De sportinstructeur liep hierdoor schade aan zijn hoornvlies waardoor hij meer dan drie dagen kon niet werken.

**Classificatie:** Serious Injury

## Val van de trap

Rotterdam, 26 mei 2023

In de middag van 26 mei is een scheepsofficier van de trap gevallen aan boord van het onder Antigua en Barbuda vlag varende vrachtschip Aristo. Dit gebeurde op de stalen trap die zich buiten aan de achterzijde van de accommodatie bevindt. Waarschijnlijk heeft hij de laatste trede gemist. Het slachtoffer liep een gebroken been en hoofdletsel op.

**Classificatie:** Serious Injury

## Hoofdletsel door vallend gereedschap

Alaska, Verenigde Staten, 30 mei 2023

Omstreeks 11.25 uur was aan boord van het Nederlandse passagierschip Koningdam een servicemonteur een moer aan het aandraaien bovenop een van de motoren. De moersleutel viel uit zijn hand en viel 2,5 meter naar beneden. De moersleutel viel hierbij op het hoofd van een machinist die onder de monteur aan de motor aan het werk was. De machinist heeft hierbij een grote zwelling aan de zijkant van zijn hoofd opgelopen, en is naar het ziekenhuis gegaan voor een CT scan om op inwendige bloedingen te controleren. De machinist kon drie tot zeven dagen niet werken.

**Classificatie:** Serious Injury

## Verstuiking onderrug

Noordzee, 31 mei 2023

Omstreeks 18.30 uur was aan boord van het Nederlandse cruiseschip Rotterdam een lid van de bemanning de afwas aan het doen. Hij is in de ruimte gestruikeld over een stapel van pannen die op de grond stond, en is met zijn onderrug op een pan terecht gekomen. Hierbij heeft hij een verstuiking of verrekking opgelopen, waardoor hij meerdere dagen niet kon werken.

**Classificatie:** Serious Injury

## Brand

### Brand en evacuatie

Markermeer, 14 april 2023

Aan boord van het Nederlandse binnenvaart passagiersschip De Holland is op vrijdagochtend 14 april 2023 brand geweest. Het schip voer op dat moment op het Markermeer in de buurt van Enkhuizen en had ongeveer 56 passagiers en 14 bemanningsleden aan boord. De brand woedde in de machine kamer en kon door de bemanning worden geblust. Niemand is gewond geraakt. De brandweer heeft, nadat het vuur was geblust, de nacontroles gedaan.

De passagiers, die zich op het dak van het schip bevonden, en een deel van de bemanning, zijn met hulp van de KNRM, de Kustwacht, Rijkswaterstaat en de brandweer van boord gehaald.

De oorzaak van de brand was een kapotte brandstofleiding.

**Classificatie:** Serious

▼ *De Holland. (Bron: InterVisualStudio/Danielle Rood)*



## Brand aan boord viskotter

Den Helder, 18 april 2023

Op 9 mei was er brand aan boord van het Nederlandse visserschip HD36 Volharding. Er was geen sprake van uitstaande brand. Een persoon was bezig met snijbranden in de ruimte achter de machinekamer. Er ontstond veel rookontwikkeling en hij dacht dat zijn snijbrander te heet werd en is de ruimte uitgelopen om de snijbrander te laten afkoelen. Achteraf gezien denkt men dat tijdens het snijbranden er een kooltje weg is gesprongen en is gaan smeulen in een rubberen mat. Er waren drie personen aan boord waarvan er één zwarte rook heeft ingeademd en met ademhalingsproblemen naar het ziekenhuis is vervoerd.

**Classificatie:** Serious Injury

## Brand

Delfzijl, 26 mei 2023

Op de Duitse binnenvaarttanker Ursala Valentin geladen met vloeibare bitumen is vrijdagochtend 26 mei brand uitgebroken. Het schip lag afgemeerd aan de verlaadsteiger bij het chemiepark in Farmsum. Even voor zeven uur werd er melding gemaakt dat er ongeveer 20 m<sup>3</sup> bitumen in het water was gekomen, kort daarna volgde een brandmelding. De brandweer werd ingelicht en die schaalde al snel op naar grote brand. Om te voorkomen dat de brand oversloeg naar de verlaadsteiger en het chemiepark werd besloten het schip los te trekken van de wal en naar een ander deel van de haven te slepen om daar te brand verder te bestrijden. Er zijn geen gewonden gevallen. De bitumen die in het oppervlakte water terecht is gekomen, wordt opgeruimd.

**Classificatie:** Serious

## Grondingen en strandingen

### Gronding

Westerschelde, 13 januari 2023

In de nacht rond 2.00 uur raakte het Maltees gevlagde containerschip CMA CGM Barracuda aan de grond in de Westerschelde ter hoogte boei 42 bij Hansweert. Het schip kwam onder beloodsing uit de haven van Antwerpen. De oorzaak was een kortsluiting in de stuurinrichting waardoor het roer blokkeerde op 15 graden stuurboord en het schip onbestuurbaar werd.

Na de gronding werd gekeken of het schip water maakte, dit was niet het geval. Ook was er geen sprake van uitstroom. Voor het lostrekken van het schip bleek sleep hulp noodzakelijk. Op een ankerplaats is nadien een uitgebreidere inspectie uitgevoerd.

**Classificatie:** Serious

### Vastgelopen Tanker

Volkerak, 17 januari 2023

Op 17 januari is op het Volkerak ter hoogte van boei NV-10 de Nederlandse binnenvaarttanker Da Vinci vast gevaren in de wal. Het schip van 110 meter lang en 4.20 meter diep was geladen met 3548 ton Natriumhydroxide. Het schip lag 25 cm scheef. Rijkswaterstaat is voor controle ter plaatse geweest. De volgende dag is de lading overgepompt in een ander schip. Omdat het schip buiten de vaargeul lag en geen noemenswaardige schade had was er geen overlast of gevaar voor de overige scheepvaart.

**Classificatie:** Serious



## Gronding

Antarctica, 18 februari 2023

Rond 12.45 uur lokale tijd liep het Nederlandse vrachtschip Happy Diamond bij vertrek uit Horse Shoe Harbour, Antarctica, bodemschade op. Voor het vertrek was het van belang dat de wind afnam tot onder de 15 knopen om de draai te kunnen maken die nodig was om de haven te verlaten. De verdere weersverwachtingen waren slecht, dichtbij de ligplaats bevonden zich rotsen onder water, en de kapitein schatte het risico van brekende trossen en het verdagen op de kust of rotsen dusdanig in dat hij wilde vertrekken als het weer dit toe liet. Toen de wind afnam tot onder de 15 knopen besloot hij te vertrekken. Kort na vertrek nam de wind weer toe en verdaagde het schip op een rots en kwam stil te liggen. Alle tanks werden onmiddellijk rond gepeild, op dat moment werd er geen lekkage geconstateerd. Door de harde wind begon het schip te draaien en verder te verdagen. Na een stabiliteit berekening en het peilen van de dubbel bodem tanks werd besloten een aantal tanks te ontballasten om de diepgang te verminderen, Hierdoor kwam het schip weer los. Met behulp van een lokale ijsbreker werd het schip verder vrij gevaren.

**Classificatie:** Serious

## Gronding

Rotterdam, 3 maart 2023

De Maltese olie- en chemicaliëntanker Murray Star liep tijdens het afmeren bij de STR Botlek terminal in Rotterdam aan de grond. De hierdoor opgelopen schade aan het roer was dusdanig dat het schip niet meer zelfstandig kon verder varen.

**Classificatie:** Serious

## Vast op een krib

Waal bij Dodewaard, 24 maart 2023

Op 24 maart 2023 omstreeks 1.00 uur 's nachts werd de Nederlandse duwboot Thera varend in combinatie met duwbak Chemgas 23 door de forse wind overvallen. Hierdoor voer de combinatie vast op een krib. De bak voer met 2 kegels en is ingericht om gas in te vervoeren. Tijdens het voorval was de tank leeg van gevaarlijke stoffen. Er is kort sprake geweest van instroom bij de duwboot. De lekkage is door de brandweer gestopt. Voor het lostrekken van de combinatie was sleephulp noodzakelijk.

**Classificatie:** Serious



## Gronding

Rugholmen, Noorwegen, 23 maart 2023

De Nederlands schoener Noorderlicht is op 23 maart 2023 rond 2.30 uur 's nachts aan de grond gelopen bij het Noorse eiland Auken. Het schip voer op de motor met de eerste stuurman op wacht. Bij een versmalling in de vaarweg nam hij gas terug en stuurde hij aanvankelijk te ver noordwaarts. Dit corrigeerde hij door de koers naar stuurboord te verleggen. Hierop voer het schip de vaargeul uit en raakte aan de grond aan de noordkust van het eiland. Een kwartier na de gronding constateerde de bemanning dat er geen water binnen kwam. De bemanning deed een poging om met de motor los te komen, maar het schip ging meer hellen door afgaand tij. Ook de koelers kwamen langzaam droog te staan, daarom werd de generator uitgezet. Vanwege het hellen van het schip en het uitvallen van de stroomvoorziening besloot de kapitein om iedereen behalve de kapitein en hoofdwerktuigkundige te evacueren. In overleg met de Noorse kustwacht werden een reddingsboot en een vrachtschip nabij gestuurd om de passagiers en bemanning van boord te halen. Aan boord waren 26 opvarenden: 17 scholieren, twee docenten, een arts en zes bemanningsleden. De passagiers en overige bemanningsleden zijn met een dinghy (opblaasboot) naar het eiland geëvacueerd en vervolgens aan boord van een vrachtschip gebracht, waarmee

◀ *Noorderlicht.* (Bron: Swan Expeditions)

ze naar Lauvnes zijn gevaren. De achtergebleven bemanning wachtte op hoogwater. Rond 10.00 uur is de generator weer opgestart en kwam het schip weer in horizontale positie. Rond 11.00 uur is de hoofdmotor gestart en kwam er langzaam beweging in het schip. Hierbij is tijdelijk een sleeplijn verbinding gemaakt, om te assisteren bij het vrijvaren. De Noorderlicht is vervolgens zelfstandig naar Lauvnes gevaren, waar een onderwateronderzoek is uitgevoerd. Hieruit bleek dat er geen schade aan de romp was. De Noorse politie en twee inspecteurs van ILT hebben het schip geïnspecteerd, waarop het zijn reis mocht vervolgen.

**Classificatie:** Serious

## Gronding

Eems, Duitsland, 13 april 2023

Nadat de hoofdmotor van het Nederlandse vissersschip Auke Senior was uitgevallen terwijl het schip op de Eems voer, raakte het schip korte tijd aan de grond. Om 19.00 uur gaf het schip aan dat de hoofdmotor was uitgevallen. Het vissersschip nam hierop contact op met de sleepboot Taktow en vroeg om assistentie. De sleepboot gaf aan in ongeveer drie kwartier aanwezig te kunnen zijn. Ook gaf het vissersschip aan problemen te hebben met het anker waardoor deze niet uitgegooid kon worden. Het schip dreef de vaarweg uit en richting ondiep water. Om 19.55 uur lag het schip kort stil doordat het gegrond was. De sleepboot SRK Hamburg was om 20.00 uur aanwezig bij het schip en met een sleeplijn verbinding kon het schip naar de Eemshaven gebracht worden. De sleepboot Taktow volgde het schip standby.

**Classificatie:** Serious

## Gronding

Scheveningen, 8 mei 2023

De Nederlandse viskotter UK162 Gerrit Senior voer op 8 mei vanaf ongeveer half vijf 's middags langs het strand, toen het door onbekende redenen niet meer weg kwam van het zand. Om 18.00 uur was het hoog water, waarna het water zou gaan zakken. Om te voorkomen dat de bemanning met het schip urenlang vast zou zitten is de KNRM gealarmeerd om een poging te doen het schip los te trekken. Ook een collega-visser verleende assistentie en probeerde samen met de KNRM het schip weer vlot te trekken. Even na

20.00 uur was dit succesvol en kwam de UK162 weer los van de zandbank. Het schip liep verder geen schade op en kon de garnalenvisserij na een paar uur weer voortzetten.

**Classificatie:** Serious

▼ *Gerrit Senior UK162 . (Bron: De Scheveninger/Dick Teske)*



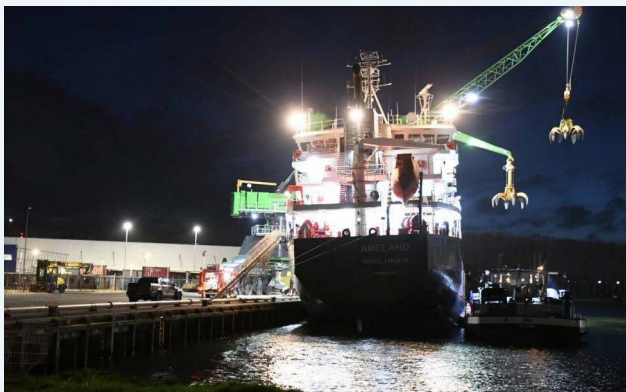
## Man over boord (MOB)

### Man over boord

Westdorpe, 30 maart 2023

Donderdag 30 maart 2023 rond 20.20 uur is een matroos van het Duitse binnenvaartschip Esmee bij het controleren van de trossen overboord gevallen. Het schip lag langsij een coaster. Na alarmering van de hulpdiensten hebben duikers van de brandweer gezocht naar de matroos, en het slachtoffer om 20.55 uur onder water gevonden. Het slachtoffer is uiteindelijk overleden.

**Classificatie:** Very Serious



▲ Esmee langsij de coaster. (Bron: Provicom)

## Technische storingen

### Water in voorschip

Atlantisch oceaan, 15 januari 2023

Het Nederlandse vrachtschip Zaanborg is op de route tussen Dover Strait and Cabo Roca TSS onderweg naar Tarragona in zeer slecht weer terecht gekomen waardoor zeewater in het voorschip is binnengedrongen. In het voorschip stond ongeveer een tot twee meter water en in de boegschroefruimte kwam het water ter hoogte van de elektrische motor van de boegschroef. Als gevolg van het binnengedrongen zeewater was er op het voorschip geen elektrisch vermogen meer. Het schip heeft zelf het water uit het voorschip gepompt, maar noodreparaties in Tarragona waren noodzakelijk voor het voortzetten van de reis. In februari is het schip naar Delfzijl gegaan om de noodzakelijke permanente reparaties uit te voeren waar het eind februari weer is vertrokken.

**Classificatie:** Serious

## Water in machinekamer

Moerdijk, 16 januari 2023

De Nederlandse sleepboot En Avant 7 heeft bij het uitvoeren van een assistentie bij een zeeschip in Moerdijk een grote hoeveelheid water in de machinekamer gekregen. De sleepboot lag voor de assistentie dwars achter het zeeschip toen deze volgens afspraak de schroef in werking zette. Daarbij kwam onverwacht zoveel schroefwater vrij dat de sleepboot omver gedrukt werd. De slagzij was meer dan 60 graden waardoor aan dek de ontluchtingspijpen van de machinekamer onder water kwamen en er water in de machinekamer liep. De bemanning wist de sleepverbinding snel los te krijgen door aan de noodrelease van de sleephaak te trekken waardoor de sleepboot weer overeind kwam. Het water is door een tankwagen uit de machinekamer gezogen en de schade bleek beperkt zodat het schip op eigen kracht terug naar Dordrecht kon varen.

Ter opvolging is in diezelfde week een overleg georganiseerd door Muller met aanwezigheid van de kapitein en het Loodswezen. Als preventieve maatregel zijn tevens 2 bijeenkomsten gehouden met de loodsen en Muller kapiteins om desbetreffende manoeuvres uitvoerig te behandelen.

**Classificatie:** Serious

## Uitval motor en verlies anker

Caribische zee, 17 januari 2023

Het Nederlandse vrachtschip Arubaborg heeft op 17 januari schade aan het lager van de hoofdmotor opgelopen, hierdoor is de motor op zijn beveiligingen gestopt. De bemanning was vanwege de grote van de schade niet in staat het lager zelf te vervangen waardoor het schip stuurloos bleef.

Eerder op de reis van Matane naar Onsan heeft het schip van 13 op 14 januari het stuurboords anker verloren. Het schip heeft in die nacht tegen golven van 3,5 meter in gevaren waardoor het schip hard ging stampen. Vanwege beide schades werd sleepbootassistentie ingeroepen om het schip naar Kingston, Jamaica te slepen waar de nodig reparaties worden uitgevoerd

**Classificatie:** Serious

## Motorproblemen

Middellandse Zee, 4 februari 2023

Het Nederlandse vrachtschip Zijlborg kreeg ten westen van Italië te maken met een motorstoring, rond middernacht. De hoofdmotor liep vast en het schip had geen voortstuwing meer. Het hulpbedrijf was nog in orde. Het schip dreef in zuidoostelijke richting. Aangezien er geen dringend gevaar in de omgeving was en het goed weer was, werd niet direct sleepassistentie ingezet. Er werd door de walorganisatie een sleepboot geregeld om het schip naar Napels te slepen. De oorzaak van het vastlopen van de motor is nog onbekend. Dit wordt onderzocht door de rederij.

**Classificatie:** Serious

## Tender maakt water

Noordzee, 2 maart 2023

De onder de vlag van Gibraltar varende haventender DTS Tender maakte water. De bemanning meldde dit aan de Kustwacht waarna een SAR actie opstartte. Hierbij werden reddingboten van de KNRM ingezet. Zij hielden het schip drijvende door het lek provisorisch te dichten en water weg te pompen. De bemanning van twee personen werd veilig van boord gehaald en bleven ongedeerd. Behalve drie reddingboten van de KNRM hebben ook het loodsvaartuig Pollux en de UK145 hulp geboden. Het schip is uiteindelijk naar de Berghaven in Hoek van Holland versleept. De oorzaak van het lek bleek een koelwaterslang die niet goed was aangesloten.

**Classificatie:** Serious

## Motorproblemen

Blaauwe Slenk, 10 april 2023

Het Kustwacht Centrum kreeg op 10 april 2023 rond 11.16 uur een telefonische melding van het Nederlandse charter zeilschip Bonte Piet dat ze motorproblemen hadden. Het schip maakt onderdeel uit van de zogenoemde historische zeilschepen en er waren negen opvarenden waarvan zeven passagiers.

Het schip was veilig ten anker gegaan ter hoogte van Blaauwe Slenk boei BS-C. De Kustwacht heeft de KNRM gealarmeerd in verband met de zeven passagiers en het schip verzocht om zelf een berger te regelen. Uiteindelijk is de KNRM niet uitgevaren en heeft een berger het schip naar Harlingen gesleept.

**Classificatie:** Serious

## Black-out

Terneuzen, 25 april 2023

Het Nederlandse vrachtschip Moezelborg kreeg rond 08.50 uur tijdens het binnenvaren van de sluis bij Terneuzen een black-out, waardoor onder andere de afmeerlieren en de boegschroef niet meer werkten. Met behulp van de noodbediening is het schip naar achteren bewogen en aan de bolders vastgemaakt. Hierna werkte de noodbediening niet meer, waardoor het schip vastzat in achteruit. Vervolgens is de hoofdmotor gestopt waardoor het schip helemaal geen voortstuwing meer had. Er is geen schade ontstaan aan de sluis of aan het schip wat tegelijkertijd met de Moezelborg in de sluis lag. De Moezelborg is na de stroomuitval onder begeleiding van sleepboten naar Terneuzen gevaren.

De oorzaak van de stroomuitval blijkt water in de brandstof van de hulpmotoren te zijn geweest. Het water is via de ontluuchtingspijp in de tank terecht gekomen. De afdichtingsrubbers rond de drijvende bal bleken beschadigd te zijn, waardoor bij zwaar weer water via de ontluuchtingskop in het bunkerstation kon komen.

**Classificatie:** Serious

## Onmanoeuvrerbaar

Noord West van Schiermonnikoog, 16 juni 2023

Op 16 juni 2023, 07.00 uur werd bij het Nederlandse Kustwachtcentrum op het AIS-systeem waargenomen dat het Duitse vissersschip NG10 Aqua-Fauna onmanoeuvrerbaar zou zijn. De kotter werd opgeroepen en het bleek dat de Aqua-Fauna richting Lauwersoog werd gesleept door het eveneens Duitse vissersschip SC19 Bonafide. De Aqua-Fauna was onmanoeuvrerbaar door een net in de schroef.

**Classificatie:** Serious



## Aanvaringen met kunstwerken

### Aanvaring met brug

Stellendam, 22 februari 2023

Omstreeks 20.00 uur werd de brug in Stellendam bij de Goereesluis aangevaren door het Nederlandse binnenvaartschip Geroma. Het schip raakte de brug met zijn autokraan. De brug kon niet meer gesloten worden en was ontoegankelijk voor het wegverkeer. De sluis was enige tijd gestremd voor de scheepvaart.

**Classificatie:** Serious

### Aanvaring met brug

Amsterdam, 3 maart 2023

De Nederlandse werkboot Barney (type Shoalbuster) is op 3 maart 2023 tegen de Schellingwouderbrug in Amsterdam gevaren. Voor de passage van de brug werd de mast gestreken, echter was dit niet voldoende om zonder schade de brugpassage te voltooien. De aanvaring veroorzaakte schade aan beide satellietbollen en fundaties van de reddingsvloten, waarbij één reddingsvlot te water is geraakt en geactiveerd. Na opname van de schades ontving het schip de toestemming om de reis te vervolgen naar Urk voor reparatie, welke de daaropvolgende dag zijn uitgevoerd. Het schip kon hierna de werkzaamheden weer hervatten.

**Classificatie:** Serious

### Aanvaring met brug

Gouwenaar II, Gouwekanaal, 7 april 2023

Vrijdagochtend 7 april, rond 5.50 uur is het Nederlandse binnenvaartcontainerschip Gouwenaar II op het Gouwekanaal tegen de Lage Gouwe spoorbrug gevaren. Een container is beschadigd, doordat deze de brug raakte. Ook de spoorbrug raakte beschadigd, er konden minder treinen rijden. Na eerste reparaties aan de brug werd op 8 april het treinverkeer weer hervat, de brug kon een week later weer geopend worden. Hierdoor bleef doorvaart voor schepen hoger dan 7 meter gestremd tot 14 april.

In 2018 voer de Gouwenaar II ook al tegen deze brug aan.

**Classificatie:** Serious

▼ Gouwenaar II en de spoorbrug. (Bron: AS Media)



## Aanvaring met brug

Sas van Gent, 12 mei 2023

Het Nederlandse binnenvaartschip Antonie C is op 12 mei in aanvaring gekomen met de brug van Sas van Gent over het kanaal van Gent naar Terneuzen. Het binnenvaartschip raakte met de stuurhut de brug en hierdoor is het dak van de stuurhut losgekomen van het stuurhuis. Er raakte bij de aanvaring niemand gewond. Het schip bleef volledig manoeuvreerbaar. Van de brug raakte een lamp beschadigd.

**Classificatie:** Serious



▲ Stuurhuis Antonie C. (Bron: Adri van de Wege)

## Aanvaring

Van Harinxmakanaal, Leeuwarden, 14 mei 2023

Het Nederlandse binnenvaartschip De Vlijt kwam in aanvaring met een spoorbrug op het Van Harinxmakanaal nadat de spoorbrug plotseling sloot.

Over het Van Harinxmakanaal liggen twee draaibruggen voor spoorverkeer. In het spraakgebruik van de brugwachters wordt geen onderscheid gemaakt tussen deze twee bruggen. Nadat de brugwachter een brug open zette, hoorde hij via de speaker van zijn marifoon dat de brug weer dicht kon omdat de schipper nog niet bij de brug was. Hierop drukt hij op de knop om de brug te sluiten. Dit bericht was echter niet voor die brug bedoeld, maar voor een andere brug die iets verderop lag. Toen de brugwachter deze fout bemerkte, drukte hij de noodknop in, maar de noodknop werkte niet. Door het onbedoeld sluiten van de brug, raakte de stuurhut ernstig beschadigd. Niemand raakte gewond.

**Classificatie:** Serious

▼ Stuurhuis van de Vlijt. (Bron: CAMJO media)



## Verloren lading

### Vallende containers

Rotterdam, 13 januari 2023

In de middag van 13 januari zijn er door de harde wind zeecontainers van het Duitse zeeschip Northern Majestic afgewaaid en op de naastgelegen Belgische binnenvaart-tanker Mantyrano terecht gekomen. Deze containers hebben onder andere de woning van de binnenvaarttanker Mantyrano beschadigd, er was tevens een kleine lekkage ontstaan boven de waterlijn. De Mantyrano lag op het moment van het ongeval langs de Northern Majestic en was bezig met het overpompen van stookolie. Dit bunkeren is gelijk na het incident gestopt. Er zijn geen gewonden gevallen en er is geen uitstroom waargenomen.

**Classificatie:** Serious

## Schade

### Schade tijdens het laden

Amsterdam, 4 maart 2023

Tijdens het laden van schroot liep de Panamese bulkcarrier Ultra Vision schade op. Er viel schroot uit de grijper van een kraan. Het schip liep schade op aan een railing welke deels los was gekomen, en twee deuken en een scheur in de tanktop van een brandstoftank. Om de schade te kunnen repareren werd de brandstof over gepompt naar een andere tank. De schade moest gerepareerd worden voordat het schip mocht vertrekken uit de haven.

**Classificatie:** Serious

## Lekkage

Waddenzee aanloop haven Vlieland, 17 mei 2023

Het Nederlandse binnenvaartpassagiersschip Laefde Fan Fryslân kreeg te maken met een lek in het boegschroef-tunnel. Drieëntwintig passagiers en twee bemanningsleden werden geëvacueerd door de brandweer, KNRM en twee boten van Rederij Noordgat, en werden in een hotel ondergebracht. De kapitein, die samen met een ander bemanningslid op het schip bleef, heeft het schip daarna op een zandbank gelegd. Een lasser kwam aan boord om provisorische reparaties uit te voeren, waarna het schip zelfstandig naar de haven van Harlingen kon varen voor verdere reparatie.

**Classificatie:** Serious

▼ *Binnenvaartpassagiersschip Laefde Fan Fryslân. (Bron: Omrop Fryslân)*







## 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.

oktober 2023

### Foto's

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

## 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 voorzitter is mr. Chris van Dam MPM. 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](http://www.onderzoeksraad.nl)

