



ONDERZOEKSRaad  
VOOR VEILIGHEID

### Onderzoeken

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft binnen de sector scheepvaart een wettelijke verplichting tot het onderzoeken van ernstige en zeer ernstige voorvallen waarbij Nederlandse zeeschepen betrokken zijn. Daarnaast geldt de verplichting tot het onderzoeken van ernstige en zeer ernstige voorvallen waarbij zeeschepen in de Nederlandse territoriale wateren betrokken zijn. Deze onderzoeken worden uitgevoerd 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 nieuwe lessen te leren zijn door uitgebreid onderzoek uit te voeren, volstaat een beschrijving van het voorval. Het voornaamste doel van de Onderzoeksraad is het voorkomen van ongevallen of de gevolgen daarvan te beperken. Wanneer daarbij structurele veiligheidstekorten aan het licht komen, kan de Onderzoeksraad aanbevelingen formuleren om deze te verhelpen. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen onderdeel uit van het onderzoek door de Onderzoeksraad.

# Rapportage Ongevallen Scheepvaart

november 2014 - april 2015



**Dit is de eerste editie van de Rapportage Ongevallen Scheepvaart van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Deze rapportage zal periodiek worden gepubliceerd. Normaal gesproken acteert de scheepvaart op de achtergrond van onze samenleving als een stille motor van onze economie. 35 procent van de goederen in onze winkels wordt getransporteerd over zee of via de binnenvaart.**

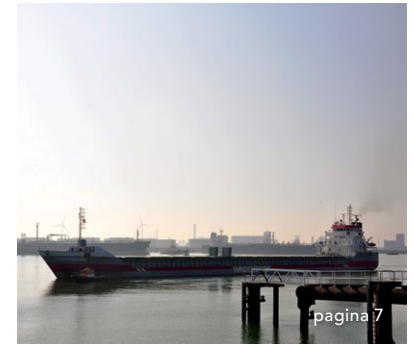
Het werken aan boord van een schip is gevaarlijk vanwege de dagelijkse risico's waar de bemanning mee wordt geconfronteerd. Een goed veiligheidsmanagementsysteem is daarom een van de meest belangrijke elementen aan boord van het schip. Adequaat veiligheidsmanagement hangt met name af van de professionaliteit van het personeel aan boord, niet alleen op de brug maar ook in de machinekamer. Daarnaast heeft het betrekking op de wijze waarop de veiligheidsprocedures worden uitgevoerd gedurende de dagelijkse werkzaamheden. Een robuuste, effectieve veiligheidscultuur dient door iedereen te worden doorgevoerd en eigen gemaakt, zowel aan boord van het schip als aan de wal.

In deze eerste editie van de Rapportage Ongevallen Scheepvaart zijn acht samenvattingen van gepubliceerde rapporten opgenomen, wordt melding gemaakt van acht gestarte onderzoeken waarbij de Onderzoeksraad is betrokken en staan 25 voorvallen opgenomen die wel gemeld zijn, maar niet uitgebreid zijn onderzocht. Deze editie start met de lessen en prioriteiten die uit de onderzoeken in deze editie naar voren komen.

Tjibbe Joustra,  
voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 4



pagina 7



pagina 7

# Lessen en prioriteiten

In deze rapportage presenteert de Onderzoeksraad voor Veiligheid de beschrijving van voorvallen aan boord van onder Nederlandse vlag varende schepen, of voorvallen die plaats hebben gevonden binnen de Nederlandse territoriale wateren. Deze rapportage bevat de voorvallen die plaatsvonden tussen 1 november 2014 en 1 mei 2015 en geeft onder meer een overzicht van rapporten die zijn gepubliceerd door de Onderzoeksraad in deze periode. Deze rapporten hebben betrekking op onderzoeken van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en op voorvallen die zijn onderzocht onder leiding van andere partijen, maar waarbij Nederlandse belangen gemoeid waren.

Elk ongeval is geclassificeerd naar ernst, de categorieën stemmen overeen met EU verordening 2009/EC/18:

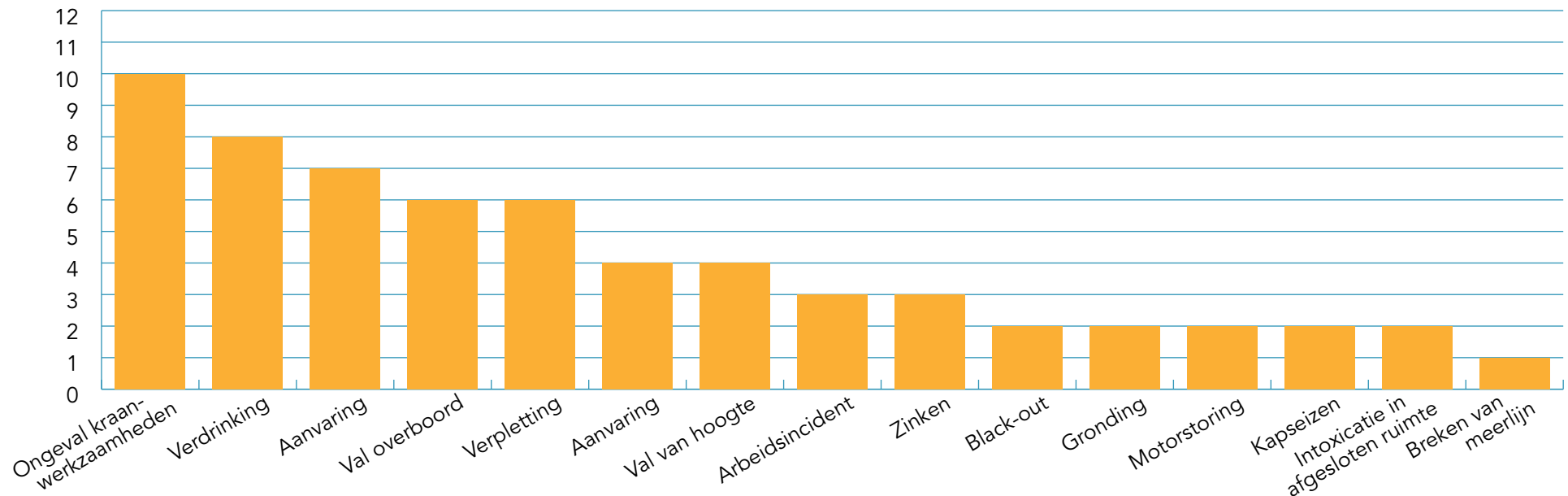
*Very serious*: ongeval met total loss van een schip, dodelijke slachtoffers, of ernstige milieuschade.

*Serious*: ongeval met een schip dat niet als 'very serious' geclassificeerd kan worden en waarbij bijvoorbeeld brand, een aanvaring, gronding, enz. 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.

In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart zijn alleen de voorvallen opgenomen uit de categorieën: very serious en serious.

## Ongevallen in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart



Figuur 1. Ongevallen tussen november 2014 en mei 2015. Enkele incidenten vallen in meer dan één categorie.

## Lessen naar aanleiding van voorvallen

Op basis van de korte beschrijvingen van 41 voorvallen in deze uitgave kunnen algemene trends worden vastgesteld en lessen worden getrokken. Om de effectiviteit te verhogen van het onderzoek naar voorvallen in de maritieme sector, heeft de Onderzoeksraad besloten zich de komende periode te focussen op de getrokken lessen en prioriteiten.

### 1. Behouden van de balans tussen commerciële doelen en veiligheid

Reders moeten omgaan met commerciële druk op de scheepvaartsector, met name in tijden van economische depressie. Het is begrijpelijk dat keuzes gemaakt dienen te worden wanneer het businessmodel niet rendabel genoeg is. Echter, het spanningsveld tussen het halen van commerciële doelen en het garanderen van de veiligheid dient altijd in balans gehouden te worden. Het management dient haar organisatie zo te organiseren dat veiligheid één van de belangrijkste pijlers vormt van de organisatiecultuur. Veiligheid zou niet als vanzelfsprekendheid moeten worden gezien, of moeten worden ervaren als een last. Goed veiligheidsmanagement leidt tot minder incidenten en verbetert de efficiency.

### 2. Extra aandacht voor laad- en loswerkzaamheden

Deze rapportage laat zien dat er veel incidenten voorkomen die te maken hebben met laad- en loswerkzaamheden en dan vooral met het gebruik van kranen. Incidenten waarbij mensen overboord vallen, vallen van grote hoogte of bekneld raken. Deze incidenten leiden tot ernstig letsel of kunnen zelfs de dood als gevolg hebben.

## Achtergrondstudie veiligheidsklimaat

Naast de lessen die uit de 41 voorvallen naar voren komen, valt op dat individuele arbeidsongevallen hardnekkig blijven voorkomen in de Nederlandse scheepvaartsector. Binnen de scheepvaartsector is vooral veel aandacht besteed aan ernstige ongevallen waarbij schepen verloren zijn gegaan, vaak met veel doden en zwaargewonden tot gevolg. Incidenten die plaatsvinden gedurende de dagelijkse werkzaamheden krijgen veel minder aandacht.

Wat opvalt uit onderzoek naar die individuele ongevallen tijdens dagelijkse werkzaamheden, is dat risico's niet altijd juist worden ingeschat en de focus op eigen veiligheid soms onvoldoende aanwezig is onder zeevarenden. Daarom besloot de Onderzoeksraad voor Veiligheid een achtergrondstudie naar de veiligheidscultuur in de Nederlandse scheepvaartsector uit te voeren.

De studie van de Onderzoeksraad heeft uitgewezen dat er veel aandacht is voor persoonlijke veiligheid, maar dat ook risico's worden geaccepteerd als onderdeel van het werk. Er wordt gewerkt met een 'can do' mentaliteit: voor problemen die ontstaan tijdens dagelijkse werkzaamheden wordt een pragmatische oplossing gezocht vanuit het principe van goed zeemanschap. Bij het vinden van deze pragmatische oplossingen wordt niet altijd de juiste inschatting gemaakt van de risico's. Dit leidt tot ogenschijnlijk aanvaardbare oplossingen op de korte termijn, maar deze oplossingen leiden ook vaak tot onveilige situaties.

De voorvallen die in deze rapportage staan genoemd, tonen aan dat het dagelijks werk aan boord van een schip

gevaarlijk kan zijn en er inderdaad ongevallen gebeuren. Een van de oorzaken kan gevonden worden in het heersende veiligheidsklimaat.

## Prioriteiten:

Over de periode van november 2014 tot mei 2015 voerden de volgende type incidenten de boventoon:

- **Ongevallen tijdens laad- en loswerkzaamheden met gebruik van een kraan;**
- **Overboord vallen;**
- **Aanvaringen.**

De Onderzoeksraad zal zich de aankomende periode tijdens zijn veiligheidsonderzoeken concentreren op deze incidenten. Lessen die getrokken kunnen worden uit deze onderzoeken zullen worden gepresenteerd in de volgende editie. Naar aanleiding van de achtergrondstudie naar de veiligheidscultuur aan boord van schepen zal de Raad aandacht besteden aan het veiligheidsklimaat aan boord bij onderzoeken naar ongevallen in de scheepvaart.

# Gepubliceerde rapporten

## Zinken van opleidingszeilschip, Astrid, Oysterhaven (Ierland), 23 juli 2013

Op 23 juli 2013 lag de Astrid, een Nederlands opleidingszeilschip, voor anker op de ankerplaats Oysterhaven, nabij Cork. Op dit 42 meter lange schip bevonden zich de kapitein, de drie vaste bemanningsleden, een tijdelijke kok, een mentor en 24 trainees/passagiers. Volgens planning zou het schip op 24 juli 2013 onderdeel uitmaken van de vlootshow tussen Oysterhaven en Kinsale. Het schip ging voor anker op om 11.00 uur<sup>1</sup> en voer, op de motor, Oysterhaven uit. Rond 11.35 uur werd zeil gezet en veranderde het schip van koers. Gedurende deze werkzaamheden bleef de motor in gebruik en voer het schip een zuidwestelijke koers met een snelheid van ongeveer 3 knopen.<sup>2</sup> Rond 11.40 uur viel de motor uit, waardoor het schip niet meer op eigen kracht vooruit kwam. Uiteindelijk liep de Astrid aan de grond, 0,7 mijl<sup>3</sup> ten noorden van het kleine eiland de Big Sovereign, net buiten Oysterhaven. De reddingsdiensten werden gewaarschuwd en alle trainees en bemanningsleden konden veilig worden geëvacueerd en aan land worden gebracht. Het schip zonk, maar werd later geborgen en moest worden afgeschreven. De Ierse onderzoeksraad (Marine Casualty Investigation Board MCIB) stelde een veiligheidsonderzoek in en kwam in zijn rapport tot de volgende aanbevelingen:

1. Exploitanten van opleidingszeilschepen moeten garanderen dat schepen die betrokken zijn bij zeiltrainingen met passagiers aan boord, voldoen aan de vereisten van de internationale verdragen en Europese regelgeving die betrekking hebben op passagiersschepen. De minister van Transport, Tourism en Sport moet de mechanismen onderzoeken die ervoor moeten zorgen dat de opleidingszeilschepen die de Ierse wateren en havens binnenvaren, voldoen aan de vereisten van de internationale verdragen en de Europese wetgeving.
2. Nationale zeiltrainingorganisaties of andere organisaties die zeiltrainingsactiviteiten organiseren moeten ervoor zorgen dat de schepen voldoen aan de Internationale verdragen, de wetgeving van de Europese Unie en de nationale verplichtingen.
3. De kapitein van een schip dat betrokken is bij promotie activiteiten moet gedurende deze activiteiten door de

<sup>1</sup> Tenzij anders vermeld zijn alle tijden lokale tijden.  
<sup>2</sup> 1 knoop is gelijk aan 1 mijl per uur.  
<sup>3</sup> Hier wordt bedoeld 'zeemijl', 1 zeemijl = 1,852 km.

organisatie in staat gesteld worden om beslissingen te herzien als deze een goede reisplanning en de veiligheid van het schip en de opvarenden in de weg staan.

**Classificatie:** Serious

Het volledige rapport van de MCIB (ENG) kan worden gedownload op <http://www.onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2109/tall-ship-astrid-24-july-2013>

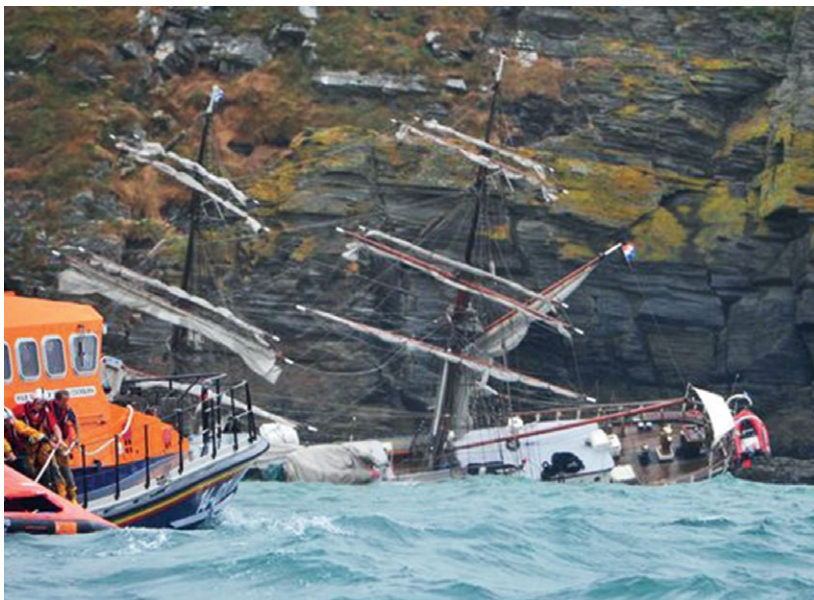
## Aanvaring tussen bewakingsschip en vissersschip, Maria (IMO: 5205435), TX 68 Vertrouwen, Noordzee (Nederland), 7 oktober 2013

Op maandagochtend 7 oktober 2013 om 01.14 uur kwam het Nederlandse vissersschip Vertrouwen (TX 68) in aanvaring met het bewakingsschip Maria. Dit vond plaats op een afstand van ongeveer 21 mijl ten zuidwesten van Den Helder. De Maria voer ten noorden van de bewakingszone, op een lage snelheid van ongeveer één knoop. De Vertrouwen (TX 68) was onderweg naar het vissersgebied van Den Helder met een snelheid van 11 knopen. Beide schepen voeren onder de Nederlandse vlag. De aanvaring leidde tot zware schade aan de Maria; het schip maakte water door een opening in de romp aan de stuurboordzijde van het schip, en zonk. Twee van de vijf



Bewakingsschip Maria. (Bron: Rederij Groen BV, Scheveningen)

STV Astrid. (Bron: Maritime Casualty Investigation Board)



bemanningsleden konden worden gered door de bemanning van de Vertrouwen (TX 68). De overige drie bemanningsleden konden niet op tijd het schip verlaten en verdronken. De lichamen van de slachtoffers zijn later teruggevonden. De Vertrouwen (TX 68) liep lichte schade op aan de boeg en kon op eigen kracht terugvaren naar de thuishaven. Vanwege het feit dat de Maria zank en drie van de bemanningsleden aan boord van het schip stierven, is veel informatie verloren gegaan. Op basis van de beschikbare data kan niet duidelijk worden vastgesteld waarom de aanvaring tussen de Maria en de Vertrouwen (TX 68) heeft plaatsgevonden. Zowel de wachtsman op de Vertrouwen (TX 68), als de stuurman op de Maria hebben geen initiatief genomen om het voorval te voorkomen. De reconstructie van het voorval liet geen koersveranderingen zien door beide schepen vlak voordat het ongeval plaatsvond.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport kan worden gedownload op <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/1977/aanvaring-bewakingsschip-en-vissersschip-noordzee-7-oktober-2013>



Achterschip UK268 en houten remmingwerk.

## Beknelling tussen kade en schip met fatale afloop, UK 268 Jacoba Alyda (IMO: 7813377), Lauwersoog (Nederland), 4 december 2013

Op 4 december 2013 vond er een dodelijk ongeval plaats aan boord van het vissersvaartuig UK 268, Jacoba Alyda, in de haven van Lauwersoog. Om een tros aan te pakken tijdens het aanmeren wilde een bemanningslid de kade opstappen, maar kwam hierbij tussen de kade en het schip terecht, waarbij hij bekneld raakte met fatale gevolgen. De Onderzoeksraad voerde op basis van dit voorval een veiligheidsonderzoek uit en publiceerde een rapport. De Onderzoeksraad concludeerde dat de matroos tussen wal en schip terecht kon komen doordat het schip (nog) niet goed tegen de kade aan lag toen de matroos de vermoedelijke afstapmanoeuvre uitvoerde. Er was geen assistentie aan wal om te helpen bij het aanmeren. Hierdoor was de matroos genoodzaakt zelf van boord te stappen. Doordat de schipper niet op de hoogte was van de val van de matroos, hield hij het schip niet vrij van de kade en raakte de matroos bekneld tussen schip en de kade. Door de korte tijd tussen van boord geraken en beknelling slaagde de bemanning er niet in om de matroos op tijd omhoog te trekken. De lessen uit dit voorval zijn:

1. Communicatie tussen de afstappende bemanning en de schipper is cruciaal, zeker in situaties waarin de schipper geen volledig zicht heeft op de afstappende bemanning. Goede afspraken over wanneer een bemanningslid mag afstappen en het gebruik van portofoons kunnen daarbij helpen evenals het doorspreken van de manoeuvre voor aanvang.
2. Probeer waar mogelijk gebruik te maken van wal-assistentie om trossen aan te nemen, zeker in donkere uren. Indien dit niet mogelijk blijkt, zorg er dan voor dat een volledige risico-evaluatie beschikbaar is en de bemanning zich bewust is van de gevaren. Zeker bij het ontbreken van wal-assistentie verdient het de aanbeveling om een risico-evaluatie beschikbaar te hebben omtrent het afstappen van het schip tijdens aan- en ontmeren. Ook het onnodig op en afstappen wordt daarmee voorkomen.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/1985/dodelijke-beknelling-tussen-wal-en-schip-tijdens-aanmeren-4-december-2013>

## Twee man overboord in de Oostzee, Marietje Andrea (IMO: 9361134), Oostzee, 5 december 2013

Op donderdag 5 december 2013 raakten twee matrozen van het Nederlandse motorschip Marietje Andrea vermist nadat zij in de Oostzee nabij Zweden overboord vielen. Geen van de overige bemanningsleden zag dit gebeuren. Op het moment dat zij overboord vielen, waren de matrozen vermoedelijk onderweg over de dekluisen naar het voorschip. De brugbemanning hoorde de matrozen in het water om hulp roepen en reageerde onder meer door een reddingsboei en smoke-marker van de brug in het water te werpen en de positie te markeren. Ook ging het schip rond. Toen de Marietje Andrea terugkeerde bij de Man Over Boord (MOB)-positie troffen zij de matrozen daar niet meer aan. In de maanden na het voorval zijn de matrozen niet teruggevonden. Op basis van het uitgevoerde onderzoek concludeert de Onderzoeksraad:

1. De Onderzoeksraad acht het aannemelijk dat de bemanningsleden zich op een valonveilige positie bevonden. Omdat een effectieve voorziening tegen overboord vallen op de betreffende positie ontbrak, konden zij over de reling in het water vallen. De risico's van een passage over de dekluisen, of het valrisico overboord, waren aan boord niet als risico's geïdentificeerd. Daardoor ontbraken beheersmaatregelen.
2. Nadat de matrozen te water waren geraakt, heeft de bemanning in korte tijd zeer veel taken uitgevoerd die konden bijdragen aan een succesvolle redding. Er is echter nagelaten om het schip direct in een sterke draai te brengen en een MOB-manoeuve uit te voeren. Daardoor duurde het langer dan nodig was om terug te keren bij de MOB-positie.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport kan worden gedownload op <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/1983/twee-man-overboord-in-de-oostzee-5-december-2013>

## Eerste stuurman overboord door slechte weersomstandigheden, Victoriaborg (IMO: 9234276), Atlantische Oceaan, 23 december 2013

Op 23 december 2013 was het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Victoriaborg onderweg van Rotterdam naar Wilmington, Verenigde Staten. Gedurende de vaart kwam het schip terecht in slecht weer (windkracht 8/9Bf, 7,5m hoge golven) en maakte water. Omdat water was geconstateerd in de pantry, besloten de eerste stuurman en de kok op zoek te gaan naar een mogelijke oorzaak hiervan. Toen niet direct een lek werd gevonden zag de kok de eerste stuurman de accommodatie verlaten.

Kort daarna volgden meerdere alarmen, waaronder het brandalarm, en de bemanning meldde zich bij de brug. Omdat de eerste stuurman zich niet meldde op de brug, werd een zoektocht uitgezet. In de tussentijd onderzocht de hoofdwerktuigkundige (HWTk) de oorzaak van de alarmen. Tijdens de zoektocht ontdekte de HWTk dat de deur naar de noodgeneratorkamer ontgrendeld was en openstond; in de ruimte stond 40 centimeter water. Het is mogelijk dat de eerste stuurman overboord is geslagen nadat hij de deur van de noodgeneratorkamer had geopend in zijn zoektocht naar de oorzaak van de lekkage in de pantry. Een aantal weken later is het lichaam van de overboord geslagen stuurman aangespoeld op de kust.

Conclusie:

Dit incident benadrukt het belang van een zorgvuldige risicobeoordeling, in samenspraak met de bemanning, voordat het dek tijdens slecht weersomstandigheden wordt betreden. Als het besluit wordt genomen om het dek te betreden dan moeten de hoofdzakelijke veiligheidsmaatregelen worden getroffen.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport kan worden gedownload op: <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/1989/vermissing-eerste-stuurman-in-zwaar-weer-23-december-2013>



MV Victoriaborg.

## Bemanningslid gestikt na betreding laadruimte, Hudsonborg Noordzee (Nederland), 12 maart 2014

Op 12 maart 2014 overleed de eerste stuurman van de Hudsonborg nadat hij de schacht naar een laadruim waarin zich zinkconcentraat bevond, had betreden. Het schip was onderweg met een bulkloading ertsconcentraat toen de eerste stuurman een ladingcontrole ging uitvoeren. Het gevaar van zuurstofonttrekking door de lading uit de lucht in het ruim is hierbij onderschat. Er zijn geen afdoende voorzorgsmaatregelen genomen. Tijdens het onderzoek van de Onderzoeksraad is naar voren gekomen dat de procedures van toepassing op het controleren van de lading niet goed aansluiten op de praktijk. Ten eerste stuit men op een tegenstelling bij het betreden van het ruim. Aan de ene kant stellen wetgeving en procedures ventileren verplicht en aan de andere kant verbieden zij ventileren. Ten tweede zijn voor een ladingcontrole drie verschillende veiligheidsbladen en een werkvergunning opgenomen in het veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Ten derde zijn, voor de procedure die uiteindelijk uit de instructies volgt, vijf van de acht bemanningsleden nodig. De ladingdocumentatie was in dit geval niet eenduidig en duidelijk. De documentatie legt een focus op de chemische gevaren van de lading en minder op het gevaar van zuurstofonttrekking.

**Classificatie:** Very Serious

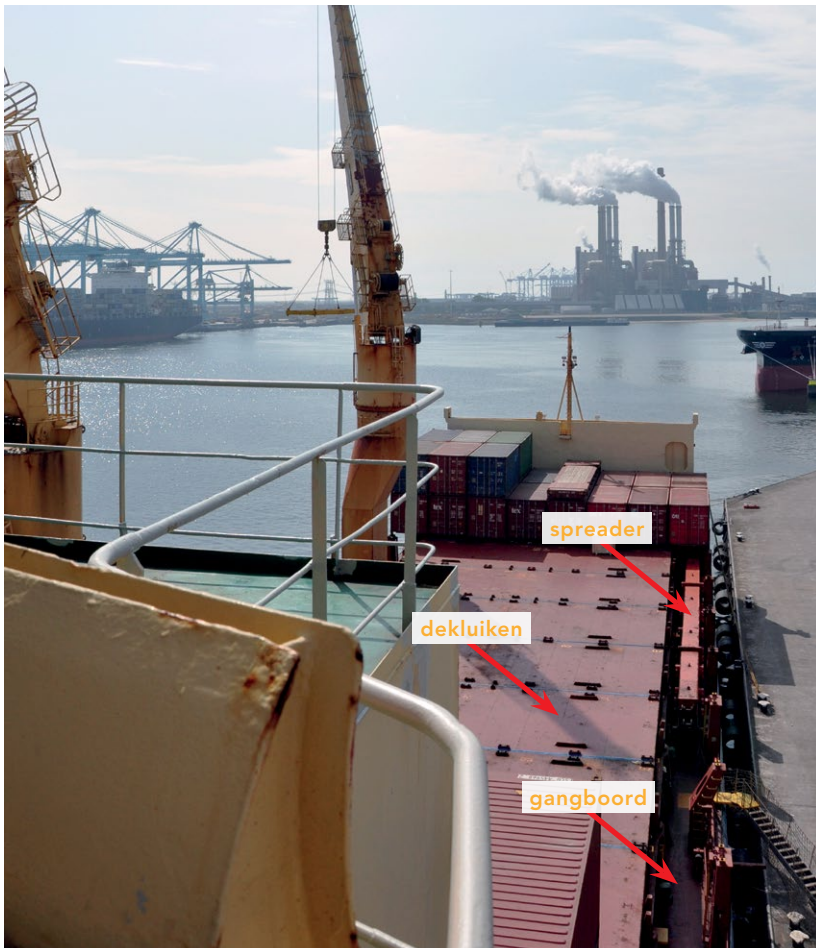
Het volledige rapport kan worden gedownload op: <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2032/verstikking-door-betreden-ladingruim-12-maart-2014>

## Dodelijke val van schip tijdens ladingwerkzaamheden, Clipper Champion (IMO: 9169861) Rotterdam (Nederland), 1 mei 2014

Op 1 mei 2014 vond een voorval plaats aan boord van het, onder de Zuid-Koreaanse vlag varende, vrachtschip Clipper Champion. Het schip lag op dat moment afgemeerd in Rotterdam. Tijdens de voorbereidende laadprocedures waarbij de bemanning de luiken verplaatste, is een bemanningslid tussen wal en schip gevallen en liep fatale verwondingen op. Het verplaatsen gebeurde met behulp van van de kranen van het schip.

Het slachtoffer begeleidde een van de luiken van het schip. Om dit te kunnen doen had hij een touw aan het luik gebonden en liep daarmee naar het voorschip. Daarbij passeerde hij het gangboord aan de stuurboordzijde. In het laatste deel van het gangboord stond een spreader van 42 ton gepositioneerd. De spreader werd met behulp van twee kranen gebruikt om zware lading te laden en lossen en blokkeerde het laatste deel van het gangboord. De spreader was geen origineel onderdeel van de standaard scheepsapparatuur en was geplaatst om de commerciële waarde van het schip te verhogen. Tijdens het verplaatsen zag het slachtoffer

MV Clipper Champion.



MV Hudsonborg.

geen andere optie dan om op de spreader te klimmen. De spreader bevond zich boven de reling en was niet uitgerust met veiligheidswaarborgen die bescherming konden bieden bij het vallen. De Closed Circuit television (CCTV) opnames van een dichtbij geplaatste camera lieten zien dat de matroos van de spreader viel op het moment dat het luik werd verplaatst door de kraan. Het beeldmateriaal liet echter niet zien wat de exacte oorzaak is van de val van de matroos. De volgende lessen kunnen van het incident worden geleerd:

1. Rederijen moeten een voortrekkersrol spelen bij het inventariseren van potentiële risico's. Een goede manier is om in overleg met de bemanning te beoordelen welke risico's van toepassing kunnen zijn en welke acceptabel zijn. Belangrijk is hierbij dat alle bemanningsleden worden betrokken, niet alleen de kapitein en de hoofdwerktuigkundige, maar ook de matroos en de kok.
2. Rederijen moeten ervoor zorgen dat er voldoende aandacht is voor veiligheid. Er moet een cultuur ontwikkeld worden aan boord van de schepen waarbij collega's elkaar onderling kunnen en durven te wijzen op gevaarlijke situaties en waarbij eigen veiligheid voorop staat. De managers van de rederijen moeten voorbeeldgedrag tonen. Dit betekent dat tijdens scheepsbezoeken zij gepaste beschermingsmiddelen dragen, de bemanning aanspreken op verkeerd veiligheidsgedrag en veiligheid bespreekbaar maken.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport kan worden gedownload op: <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2030/dodelijke-val-overboord-tijdens-ladings-werkzaamheden-1-mei-2014>

## Dodelijk ongeluk gedurende werkzaamheden in de laadruimte, Sierra King (IMO: 8810786), (Africa), 11 januari 2014

Op zaterdag 11 januari 2014, is de hoofdwerktuigkundige aan boord van het Nederlandse schip de Sierra King overleden na het inademen van het verstikkende gas Freon R22. De hoofdwerktuigkundige stierf in de koelruimte van het schip terwijl hij met onderhoudswerkzaamheden bezig was. Op het moment van het ongeluk was het schip onderweg en bevond zich in de internationale wateren voor de kust van Namibië. De Onderzoeksraad startte een onderzoek naar aanleiding van dit ongeval en publiceerde een rapport. De conclusie luidde:

1. Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad blijkt dat de hoofdwerktuigkundige zonder de gebruikelijke voorbereidingen, zoals een warme jas in verband met de koude ruimte, het bordje met de tekst "Men working inside", het uitschakelen van de installatie enzovoorts, met onderhoudswerkzaamheden is gestart. Door het niet nemen van de juiste voorzorgsmaatregelen kon het gebeuren dat Freon vrijelijk de ruimte waar de hoofdwerktuigkundige bezig was in kon stromen. De hoofdwerktuigkundige is hierdoor onwel geworden en was niet in staat de ruimte op eigen kracht te verlaten. De bemanning was niet in staat op tijd het slachtoffer te redden omdat ze niet op de hoogte waren van de werkzaamheden van de hoofdwerktuigkundige.
2. Het verhoogde alcoholpromillage in het bloed van het slachtoffer wijst op het gebruik van een aanzienlijke hoeveelheid alcohol in de uren voor het overlijden. De rol die dit alcoholgebruik heeft gespeeld bij dit voorval is niet met zekerheid vast te stellen.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport kan worden gedownload op <http://www.onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2035/fatal-accident-during-work-in-cargo-machinery-space-11-january-2014>

# Lopende onderzoeken

## Zinken van gemotoriseerd binnenvaart werkschip, Norderney North Sea (Duitsland ), 24 november 2014

Op maandag 24 november 2014 rond 08.00 uur, zonk een gemotoriseerd binnenvaart werkschip in de Noordzee voor het eiland Norderney. Het schip, dat onlangs door een Nederlands bedrijf was gekocht, was onderweg van Denemarken naar Nederland. Het werkschip had een tijdelijk communautair certificaat, dat slechts geldig was voor de binnenwateren. Gedurende de reis van Denemarken naar Nederland maakte het schip water.

Momenteel voert de Onderzoeksraad een gezamenlijk onderzoek uit, onder leiding van de Duitse Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU).

**Classificatie:** *Very Serious*

## Kapseizen van twee binnenvaartschepen, Westerschelde (Nederland), 5 februari 2015 en 30 maart 2015

Op donderdagavond 5 februari 2015, kapseisde vlak voor middernacht een beunship op de Westerschelde ter hoogte van het dorp Hoofdplaat, tussen Breskens en Terneuzen. Ten tijde van het incident was het beunship zand aan het laden van een zandzuiger. Toen het beunship kapseisde waren er drie bemanningsleden aan boord.

Een van de drie bemanningsleden bevond zich aan dek en kon overboord springen. Het bemanningslid werd vervolgens gered door de zandzuiger. De overige twee bemanningsleden gingen ten onder met het schip. Een van hen is de volgende vrijdagochtend levend teruggevonden. Het derde bemanningslid is later dood teruggevonden.

Op 30 maart 2015 was de zandzuiger opnieuw vlakbij Hoofdplaat op de Westerschelde een beunship aan het laden. Om 19.30 uur kapseisde ook dit beunship door een lek aan boord van het schip. De twee bemanningsleden konden tijdig aan boord van de zandzuiger komen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid voert op dit moment een onderzoek uit naar aanleiding van deze incidenten.

**Classificatie:** *Very Serious*

Beunship.





# Onderzoek gestart door buitenlandse autoriteiten met Nederland als substantieel geïnteresseerde staat

Vrachtschip. (Bron: FleetMon.com, Juergen Braker)



## Aanvaring tussen passagiersschepen, Rivier de Donau (Hongarije), 15 augustus 2014

Op 15 augustus 2014 vond er een black-out plaats op een in Hongarije geregistreerd passagiersschip. Het schip maakte een pleziervaart en bevond zich vlakbij kilometer-raai 1648 km, in de buurt van Boedapest. Vanwege de black-out vielen de motor en roerbewerking van het schip uit waardoor het verder stroomafwaarts dreef richting een afgemeerd Nederlands passagiersschip. Rond 22.20 uur voer het schip het afgemeerde Nederlandse passagiersschip aan. Na de botsing kreeg de stroom opnieuw grip op het drijvende schip en trok het schip verder stroomafwaarts richting een afgemeerd Zwitsers passagiersschip. Om 22.25 uur voer het betreffende schip een het Zwitserse passagiersschip aan. De romp van het drijvende schip liep schade op boven de waterlijn. De twee afgemeerde passagiersschepen liepen geen aanzienlijke schade op. Geen van de passagiers raakte gewond tijdens het incident. De Hongaarse onderzoekende autoriteit concludeerde in een onderzoek dat het 24Volt systeem van het passagiersschip fouten bevatte. Dit was de oorzaak van de black-out.

**Classificatie:** Serious

## Fataal incident, Mississippihaven Rotterdam (Nederland), 12 november 2014

Op woensdag 12 november 2014 om 14.00 uur, vond er een incident met fatale afloop plaats op een, onder de vlag van Antigua & Barbuda varende vrachtschip. Een volmatroos (AB) viel van 10 meter hoogte in het laadruim. Op het moment dat het incident plaatsvond, was het schip aan het wachten op toestemming om af te meren in de Mississippihaven in Rotterdam. Tijdens het wachten verplaatste de bemanning een tussenschot in het laadruim. Het losmaken van het tussenschot gebeurde met behulp van een hijskooi, die met een hijstakel onder de luikenwaggen hing. Tijdens het hijsen brak de hijstakel en de kooi waarin de matroos zich bevond, viel 10 meter naar beneden tot op de bodem van het laadruim. Kort na het incident stierf het bemanningslid. De vlaggenstaat doet onderzoek naar het voorval.

**Classificatie:** Very Serious

## Vermist bemanningslid, (Verenigde Staten), 21 december 2014

Een van de bemanningsleden van een, onder Nederlandse vlag varende, passagiersschip werd vermist op het moment dat het schip de Tampa Bay Area (USA/Fla) invoer. Het bemanningslid was voor het laatst gezien op de CCTV op 21 december 2014, om 03.15 uur. Hij had het B-Deck verlaten en bevond zich op de trap naar de bemanningsruimte in het middenschip. Op basis van de aankomst van het schip om 06.30 uur en de voorbereidingen die nodig waren om aan te kunnen meren, wordt geconcludeerd dat de verdwijning hoogstwaarschijnlijk heeft plaatsgevonden tussen 03.15 en 05.45 uur. Dit was vlak voordat het bemanningslid op 21 december om 07.00 uur, na de aankomst van het schip in Tampa, met verlof zou gaan.

Op het moment dat de vermissing werd ontdekt, is een zoekactie opgestart. Het bemanningslid werd echter tijdens deze zoektocht niet gevonden. Vervolgens zijn het kantoor in Seattle, de Custom Border Police (CBP) en de Amerikaanse kustwacht (USCG) geïnformeerd en betrokken bij het onderzoek. Daarnaast zijn de externe CCTV opnames bekeken. Dit leidde echter niet tot, voor het onderzoek, relevante informatie. De USCG heeft met behulp van helikopters en een oppervlaktevaartuig een zoekactie uitgevoerd in het hoofdkanaal en de afdrijfgebieden van het Tampa Bay gebied. Dit leverde geen informatie op. Het op de buitenkant van het schip gerichte CCTV-systeem heeft in de tijdsperiode van het incident geen onregelmatigheden geconstateerd noch het bemanningslid geregistreerd.

Daarnaast is er een K9 unit van de CBP ingezet en heeft een zoekactie door de lokale politie in en rond de kustgebieden plaatsgevonden. De K9 unit en de CBP hebben het vermiste bemanningslid niet kunnen vinden. Op 26 december om 07.15 uur spoelde het lichaam van het verdwenen bemanningslid aan op de kust, achter de Ultimar Condos in het 1500 gebied van de Gulf Boulevard. Het medisch onderzoekskantoor van Pinellas County verklaarde dat er geen sprake was van een misdrijf dat mogelijk bijgedragen kon hebben aan de dood van het bemanningslid. De Amerikaanse kustwacht heeft onderzoek uitgevoerd naar dit ongeval en heeft geconcludeerd dat het bemanningslid mogelijk vrijwillig overboord gesprongen is om naar de kust te willen zwemmen.

**Classificatie:** Very Serious

# Onderzoek gestart door buitenlandse autoriteiten met Nederland als substantieel geïnteresseerde staat

## Belgisch vissersschip verdwenen tijdens vissen, Engels kanaal, 28 januari 2015

Op de woensdagmorgen van 28 januari 2015 rond 14.45 uur, verween een onder de Belgische vlag varende vissersschip van het volgsysteem AIS. De bemanning van het schip bestond uit twee Nederlanders, één Portugees en één Belg. Na de verdwijning van de AIS heeft de kustwacht in Dover meermaals geprobeerd contact te maken met het schip, maar zonder succes. Na aanleiding hiervan is er een zoekactie opgestart; twee reddingsboten en drie helikopters zijn ingezet om de laatst bekende positie in het Engelse kanaal tussen het Britse Hastings en het Franse Boulogne te onderzoeken. Minstens 15 vissersschepen in de omgeving hielpen mee met de zoektocht.

Op 29 januari vonden de zoekende partijen wrakstukken van het schip. Deze wrakstukken bestonden uit het vistuig en een reddingsvlot. De wrakstukken waren de eerste indicatie dat het schip was gezonken. Om 16.30 uur werden twee lichamen gevonden op een afstand van ongeveer 17 kilometer van de kust van Boulogne. Dit bleken de lichamen te zijn van het Nederlandse en Belgische bemanningslid. Het andere Nederlandse en Portugese bemanningslid waren nog steeds vermist.

Op 2 februari vond een onderzoeksschip het wrak. Enkele dagen later voerde de Nederlandse Koninklijke Marine duikoperaties uit in het schipswrak in een poging om de nog vermiste bemanningsleden te vinden. De marine vond tijdens de zoektocht het lichaam van het Portugese bemanningslid. Het Nederlandse bemanningslid is nog steeds vermist. De Belgische autoriteiten voeren een volledig veiligheidsonderzoek uit naar aanleiding van dit incident.

**Classificatie:** *Very Serious*

## Aanvaring onder beloodsing, Westerschelde (Nederland), 22 februari 2015

Op 22 februari 2015 rond 05.50 uur voer een onder Amerikaanse vlag varende containerschip tegen een Panamees containerschip. Het incident vond plaats op de Westerschelde, ter hoogte van Hansweert. Het Amerikaanse containerschip was onderweg van Antwerpen, België, naar Bremerhaven, Duitsland en het Panamees containerschip van Felixstowe, Engeland naar Antwerpen. Beide schepen hadden een Belgische loods aan boord.

De National Transportation Safety Board (NTSB) voert een onderzoek uit naar aanleiding van het incident.

**Classificatie:** *Less Serious*

## Beknelling tijdens hijswerkzaamheden, (Australië), 23 februari 2015

Op 23 februari 2015 lag een onder Nederlandse vlag varende zware ladingschip aangemeerd in Port Hedland, Australië. De bemanning was bezig met het verplaatsen van materiaal van het laadruim naar een vast tussendeck. Hierbij werd gebruik gemaakt van een ketting spreader die aan de kraan van het schip was vastgemaakt. De kraan werd bediend door de tweede stuurman en twee andere bemanningsleden assisteerden op het tussendeck naast 4-hoog gestapelde load spreaders. Communicatie vond plaats tussen de tweede stuurman en de bemanningsleden in het ruim door middel van een portofoon. Na een teken te hebben ontvangen van één van de bemanningsleden op het tussendeck dat de lading was losgemaakt, tilde de tweede stuurman net voor 09.00 uur de ketting spreader op. Onderweg naar boven kwam de haak van de ketting spreader vast te zitten aan de bovenste spreader van de stapel en werd de spreader mee omhoog getild. Door het toegenomen gewicht brak de ketting spreader en gleed de spreader van de stapel. Hierdoor raakten de twee bemanningsleden bekneld tussen de spreader en de romp van het schip. De benen van één van de bemanningsleden werden hierdoor geplet, waardoor hij nu een been mist. Het andere bemanningslid liep een gebroken been en rugletsel op.

**Classificatie:** *Serious*

# Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Schade aan romp, Lady Menna (IMO: 9126352), Ridham dock Kent (Verenigd Koninkrijk), 6 november 2014

Op donderdag 13 november 2014 voer het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Lady Menna de haven van Tallin, Estland binnen waar het tijdelijke reparaties zou laten uitvoeren aan het vlak van het schip. De dubbele bodemtank bevatte twee gaten tussen de frames, waarvan één met een lengte van 160 mm.

Volgens de rapportage had het schip deze schade opgelopen op 6 of 7 november 2014 toen het schip tijdens laagtij aan het laden en lossen was in de haven van Ridham Dock. Na tijdelijke reparaties heeft het schip het droogdok verlaten en is op 15 november 2014 doorgevoerd van Tallinn naar Tahkoluoto, Finland.

**Classificatie:** Serious

## Contact met kade tijdens manoeuvreren, Ankergracht (IMO: 9014872), Genua (Italië), 15 november 2014

Op 15 november 2014 kwam het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Ankergracht onbedoeld in contact met de kade. Tijdens zware regenval en hevige windstoten was het schip onder begeleiding van twee sleepboten aan het manoeuvreren in de haven van Genua, Italië toen het de controle over de manoeuvre kwijtraakte.

Het schip liep schade op aan het achterstevan en aan de beplating aan de bakboord zijde van de romp. Het incident leidde niet tot lichamelijk letsel of tot schade aan het milieu. De kade was licht beschadigd. Tijdens inspecties door de classificatiebureaus werden geen technische storingen gevonden.

**Classificatie:** Serious

## Val van hijskooi, Elkeborg (IMO: 9568249), Thunderbay (Canada), 28 november 2014

Op vrijdag 28 november 2014 vond er een incident plaats op het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Elkeborg in Thunderbay, Canada. Een van de bemanningsleden van de Elkeborg was een tussenschot aan het verplaatsen en maakte daarbij gebruik van een hijskooi aan een elektrische kettingtakel aan de luikenwagen.

Doordat de ketting overbelast werd tijdens de werkzaamheden, brak het aandrijfzand. Hierdoor stortte de daaraan bevestigde hijskooi met het bemanningslid naar beneden. Het bemanningslid liep letsel op aan beide benen en moest worden opgenomen in het ziekenhuis.

Na een kort verblijf meldde het bemanningslid zich weer aan boord van het schip. Onderzoek door een classificatiebureau wees uit dat de takelinstallatie niet goed was onderhouden.

**Classificatie:** Serious

## Aanvaring tussen drie schepen in de Nieuwe Waterweg, Alpine Mary (IMO: 9655987), Rotterdam (Nederland), 6 december 2014

Op zaterdag 6 december 2014 voer de onder Liberiaanse vlag varende tanker Alpine Mary onder loodsbegeleiding op de rivier de Nieuwe Maas. Twee havensleepboten begeleidden de Alpine Mary. De binnenvaarttanker Atlantic Partner lag aangemeerd te wachten aan een nabij gelegen aanlegplaats. De rivierduwboot Arend, die verbonden was met het kraanschip Ron 1, voer tussen de Alpine Mary en de aangemeerde Atlantic Partner. Op dat moment brak de voorwaartse sleeplijn die verbonden zat aan de Alpine Mary, waarop het schip direct haar anker liet vallen in een poging de aanvaring te voorkomen. Daarna brak ook de lijn aan de achterstevan van het schip. De achterstevan van de Alpine Mary zwaaide naar stuurboord en botste vervolgens met de duwcombinatie Arend - Ron 1. De duwcombinatie botste vervolgens tegen het aangemeerde schip de Atlantic Partner. Alle schepen liepen schade op, evenals de ligplaats waar de Atlantic Partner lag aangemeerd. De Atlantic Partner verloor een geringe hoeveelheid diesel olie.

**Classificatie:** Serious

## Val van hoogte resulteert in gebroken been, Industrial Brio (IMO: 9525429), Haven Beverwijk (Nederland), 9 december 2014

Tijdens werkzaamheden op het tussendeck, aan boord van het onder Panamese vlag varende schip Industrial Brio, viel een matroos 6 meter naar beneden in het laadruim en brak zijn been. Kort na het incident arriveerden een ambulance en een traumahelikopter. De gewonde matroos is vervolgens met behulp van een kraan uit het laadruim aan land gehesen en met een ambulance naar het ziekenhuis vervoerd.

**Classificatie:** Serious

# Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Gronding, MSC Rachele (IMO: 9290282), Westerschelde (Nederland), 12 december 2014

Op 12 december 2014 om 14.25 uur liep het, onder de Panamese vlag varende, containerschip MSC Rachele aan de grond op de Middelpaats in de buurt van Terneuzen. Het schip was via de Westerschelde op weg naar Antwerpen.

De MSC Rachele was stuurloos geraakt door een blackout, veroorzaakt door brandstofproblemen. Na twee uur kwamen twee sleepboten ter plaatse die het weer vlot hebben getrokken. Vervolgens werd een noodgenerator aan boord geplaatst. Na inspectie mocht het schip zijn reis vervolgen.

**Classificatie:** Serious

## Aanvaring tijdens manoeuvreren, Cora Jo (IMO: 9268875), Water Lady (ENI: 02314758), (Nederland), 17 december 2014

Op 17 december 2014, rond 20.20 uur voer de, onder Curaçaose vlag varende, Cora Jo een kraanponton aan dat werd gesleept door sleepboot Water Lady. De Cora Jo was op dat moment onder loodsbegeleiding en was aan het verhalen van de Westhaven Waterland Garage 2 naar een ligplaats in de Vlothaven (Havengebied van Amsterdam). Ten tijde van de aanvaring, voer de Cora Jo achteruit, van

haar ligplaats in Westhaven naar het Noordzeekanaal. Op dat moment voer de sleepboot Water Lady de Westhaven in, met een kraanponton als sleep. De sleepboot passeerde de Cora Jo achterlangs, maar de Cora Jo raakte het kraanponton met haar achterschip. De Cora Jo liep schade op, bestaande uit twee gaten in het achterpiekschot, aan de bakboordzijde van het schip. Na reparatiewerkzaamheden verliet de Cora Jo de haven van Amsterdam.

**Classificatie:** Serious

## Gewond bemanningslid, Willem van der Zwan (IMO: 9187306) Amsterdam (Nederland), 23 december 2014

Op dinsdag 23 december 2014 om 19.30 uur liep een bemanningslid aan boord van de, onder Nederlandse vlag varende, hektrawler Willem van der Zwan ernstig lichamelijk letsel op toen hij uit de kraancabine van het schip stapte. Toen hij de kraan verliet, verloor hij zijn evenwicht en viel door de ladderopening in de reling op het lager gelegen dek. Het bemanningslid liep hierbij een lichte hersenschudding op, kneuzingen op de borst en schouder en twee gebroken vingers. Hij is vervoerd naar het ziekenhuis voor verdere medische behandeling. Ten tijde van het incident lag het schip gemeerd in de Amsterdamse haven.

**Classificatie:** Serious

## Letsel tijdens takelen elektromotor, Maersk Kalmar (IMO: 9153862), ankergebied van Suez, 23 december 2014

Op 23 december 2014, tijdens het takelen van een elektromotor op het onder Nederlandse vlag varende containerschip Maersk Kalmar, kwam een vinger van de elektricien vast te zitten tussen de motor en de ventilatieschacht. Dit gebeurde toen de elektromotor naar beneden werd getakeld. De elektricien en een leerling probeerden de motor door de ventilatieschacht te duwen en te trekken. Toen de motor los kwam, werd de vinger van de elektricien geraakt en brak hij zijn vinger. Eerste hulp werd toegepast aan boord van het schip en de elek-



Ventilatieschacht en elektromotor. (Bron: Maersk)

tricien werd vervolgens vervoerd naar het ziekenhuis bij aankomst op de ankerplaats van Suez.

**Classificatie:** Serious

## Geraakt door valreepkraan, Volendam (IMO: 9156515), haven van Thilawa (Myanmar), 29 december 2014

Op 29 december 2014 vond een incident plaats op het onder Nederlandse vlag varende cruiseschip Volendam tijdens het gebruik van de kraan voor het terughalen van de loopplank van de kade. Een van de bemanningsleden bediende de kraan aan de stuurboordzijde van het schip. Tijdens het slingeren verschoof een trekstang, die de kraanarm verbindt met de aslager aan de bovenkant van de hoofdzuil, waardoor de kraanarm viel en het bemanningslid op de borst geraakt werd. Door de stoot viel het bemanningslid op het dek. Vervolgens rende hij naar de ziekenboeg van het schip.

In de ochtend had een briefing plaatsgevonden om het optuigen van de kraanarm en het hijsen van de loopplank om 16.00 uur te bespreken. De kraanarm was opgetuigd en klaar voor gebruik. Het bemanningslid besloot om de kraan vast te draaien ter voorbereiding van het optillen van de loopplank, in afwachting van zijn collega's en opzichter. Er stond nog geen belasting op de boom. Als gevolg van metaalmoeheid was het laten zwieren van de kraanarm naar de zijkant genoeg om de trekstang te laten verschuiven. Op het moment van het ongeluk was men niet bekend met de metaalmoeheid. Op 10 oktober 2014 waren beide kranen van het schip gecertificeerd

door A&M Defense UK. Het bemanningslid liep naar aanleiding van het incident gebroken ribben met een thorax hematoom op.

**Classificatie:** Serious

### Botsing met ligplaats, Stena Scotia (IMO: 9121625), Killingholme (Engeland), 7 januari 2015

In de avond van woensdag 7 januari 2015 verliet het onder Nederlandse vlag varende roll-on-roll-off schip Stena Scotia de haven van Killingholme (Engeland). Gedurende het manoeuvreren kwam het schip in contact met de ligplaats, waardoor het twee gaten in de scheepsromp opliep. Beide gaten bevonden zich boven de waterlijn, in de boegschroefruimte van het schip. Het schip maakte geen water. Ondanks dat er geen water het schip binnendrong, besloot de kapitein dat het schip niet in staat was om verder te varen. Hij was bezorgd dat het schip mogelijk water zou maken door de weersomstandigheden op dat moment. Om deze reden keerde het schip terug naar haar ligplaats in Killingholme voor reparatie. De werkzaamheden werden voltooid naar de tevredenheid van de dienstdoende inspecteur van het klassenbureau.

**Classificatie:** Serious

### Bemanningslid gewond tijdens aanmeren, CT Dublin (IMO: 9395989), SD Jacoba (IMO: 9174567), (Nederland), 11 januari 2015

Op 11 januari 2015 voer de onder de Maltese vlag varende chemicaliëntanker CT Dublin van haar ligplaats in Vlaardingen naar de Waalhaven in Rotterdam om daar de tanks te reinigen. De CT Dublin werd geassisteerd door de sleepboot SD Jacoba. Op het moment dat de tros terug werd gegeven aan de sleepboot, kwam een been van één van de bemanningsleden vast te zitten. Hierdoor verloor hij zijn been.

**Classificatie:** Serious

### Bemanningslid zwaargewond tijdens onderhoud boiler, Varkan Marmara (IMO: 9458145) Amsterdam (Nederland), 13 januari 2015

Op dinsdag 13 januari 2015 raakte een bemanningslid aan boord van het onder de Turkse vlag varende chemicaliëntanker Varkan Marmara zwaargewond tijdens onderhoudswerkzaamheden aan de uitlaatgassenketel. Het bemanningslid koppelde de thermische olieleiding los voor onderhoud. Door de druk in de leiding spoot hete olie uit de leiding en kwam deels terecht in het gezicht van het bemanningslid. De olie zorgde voor zware brandwonden waardoor het bemanningslid met spoed moest worden overgebracht naar het ziekenhuis. Ten tijde van het incident lag het schip gemeerd in de haven van Amsterdam.

**Classificatie:** Serious

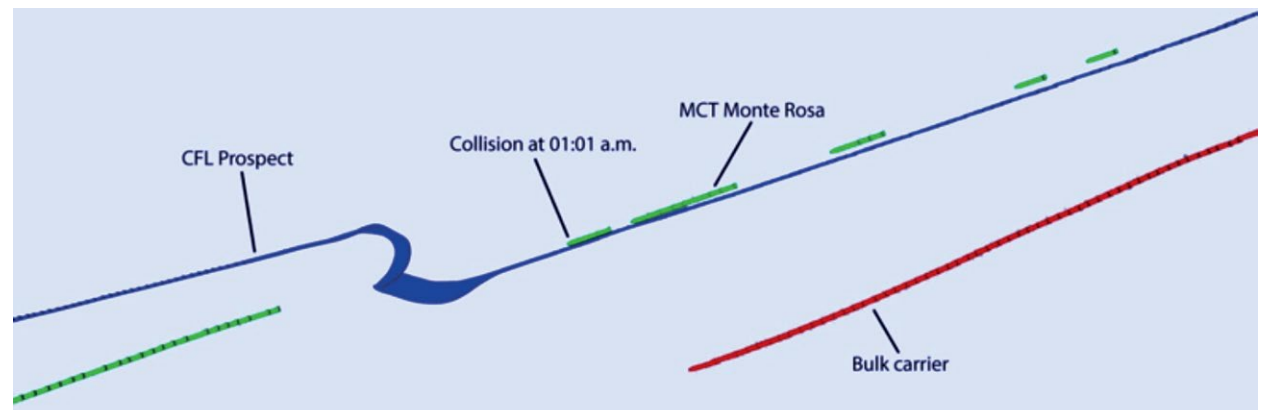
### Aanvaring tussen twee schepen, CFL Prospect (IMO: 9376440), MCT Monte Rosa (IMO: 9298363), Baltische zee, 25 januari 2015

Op 25 januari 2015 om 01.01 uur, vond een aanvaring plaats tussen de CFL Prospect, een onder de

Nederlandse vlag varende containerschip en de MCT Monte Rosa, een onder de Zwitserse vlag varende chemicaliëntanker. De aanvaring vond plaats in de Oostzee, ten Noorden van Rügen, Duitsland. De VDR data van de CFL Prospect: audio informatie, satelliet AIS informatie en het aanvaringsrapport zijn gebruikt voor de reconstructie van de aanvaring. De CFL Prospect voer met ongeveer 10 knopen een west-zuidwestelijke koers. Zowel de MCT Monte Rosa en een vrachtschip haalden de CFL Prospect in. Op het moment dat het andere schip de CFL Prospect inhaalde aan bakboordzijde, voer de MCT Monte Rosa tegen de stuurboordzijde van de CFL Prospect aan. Beide schepen liepen lichte schade op, maar het incident leidde niet tot verdere calamiteiten waardoor beide schepen konden doorvaren naar hun bestemming. Op basis van de VDR audio kan worden verondersteld dat de CFL Prospect de MCT Monte Rosa aanzag voor het vrachtschip aangezien het schip enkele momenten voor de aanvaring radiocontact probeerde te maken met het vrachtschip. Deze verwarring duurde tot ongeveer 50 minuten na het incident, waarin de CFL Prospect contact probeerde te blijven maken met het vrachtschip en dit ook rapporteerde aan de Deense kustradio. Het lijkt erop dat de MCT Monte Rosa geen contact heeft proberen te maken met de CFL Prospect. Na de verwarring hebben de CFL Prospect en de MCT Monte Rosa hun gegevens uitgewisseld.

**Classificatie:** Serious

Datapunten van de aanvaring tussen CFL Prospect en MCT Monte Rosa.



# Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Medische evacuatie van vissersvaartuig, WR42 Johanna Dieuwertje (IMO: 8431798), (Nederland), 15 februari 2015

Op 15 februari 2015 had een bemanningslid van het visserschip WR42 Johanna Dieuwertje een gebroken enkel opgelopen. De patiënt werd door een helikopter van de Nederlandse kustwacht naar de Kooy gebracht.

**Classificatie:** *Serious*

## Aanvaring tussen Grande Africa (IMO: 9130949) en Leonardo (ENI: 07001724), Westerschelde (Nederland), 20 februari 2015

Op vrijdag 20 februari 2015 rond 14.45 uur vond er een aanvaring plaats op de Westerschelde nabij Graauw, de Overloop van Valkenisse. De Grande Africa, een onder de vlag van Gibraltar varende roll-on-roll-off schip, raakte met zijn boeg, de onder Zwitserse vlag varende, binnenvaartchemicaliëntanker Leonardo aan bakboordzijde. Beide schepen liepen schade op. De Leonardo liep aanzienlijke schade op, maar was in staat om op eigen kracht verder te

varen. De Grande Africa liep lichte schade op, maar kon de reis voortzetten.

**Classificatie:** *Serious*

## Bemanningslid weggespoeld in passage door golf, Momentum Scan (IMO: 9534432), (Argentinië), 26 februari 2015

Op donderdag 26 februari om 14.15 uur arriveerde de, onder Nederlandse vlag varende schip, Momentum Scan bij Punta Quilla, Argentinië. Het schip bevond zich 10 mijl van de buitenste ankerplaats en voer een zuidwestelijke koers met een snelheid van 12 knopen. De wind kwam van een zuidzuidwestelijke richting en had een gemiddelde snelheid van 27 knopen. De gemiddelde golfhoogte was 2 meter. Het schip was geladen en had een vrijboord van ongeveer 3,5 meter boven zee-niveau. Twee bemanningsleden aan boord van het schip waren het gangboord aan bakboord aan het schoonmaken toen een hoge golf, driemaal de gemiddelde golfhoogte, het gangboord insloeg.

Eén van de bemanningsleden werd door de golf weggespoeld en belandde bewusteloos tegen de onderkant van de kraan. Het bemanningslid kwam weer bij bewustzijn op het moment dat hij werd verplaatst naar de accommodatie. Na de toepassing van eerste hulp en het inwinnen van radio medisch advies (RMA), werd besloten het bemanningslid zo spoedig mogelijk naar de kust te brengen voor verdere medische behandeling. Door de weersomstandigheden op dat moment was het echter niet mogelijk voor het schip om terug te keren naar de haven of om het slachtoffer via boot of helikopter naar de haven te transporteren. Het schip ging voor de nacht voor anker op de rede van Punta Quilla. De dag daarop verbeterde de weersomstandigheden en kon het gewonde bemanningslid door een loodsboot worden getransporteerd naar de kust voor medische behandeling. Tijdens het incident heeft het bemanningslid een hersenschudding, enkele hoofdverwondingen en kneuzingen aan zijn rug, borst en heup opgelopen.

**Classificatie:** *Serious*

## Aanvaring gastanker met brug, Happy Eagle (IMO: 9040170), (Nederland), 26 februari 2015

Op donderdag 26 februari 2015 om 02.25 uur voer de, onder de vlag van Isle of Man varende lege gastanker, Happy Eagle naar haar aangewezen aanmeerplaats op de rivier de Oude Maas in Rotterdam toen zij tegen de Botlekbrug voer. Tijdens het incident was er een loods aan boord van de Happy Eagle. Het incident leidde tot schade aan de brug. Het wegverkeer dat gebruik wilde maken van de brug werd voor een groot deel van de dag gestremd. De stremming leidde tot files op een van de Nederlandse hoofdsnelwegen. Het schip liep schade op aan bulb- en achtersteven en had kleine beschadigingen aan de voorplecht aan beide zijden van het schip. Na de aanvaring is het schip naar een nabijgelegen werf gesleept om te worden gerepareerd. Inspectie wees uit dat de apparatuur aan boord van het schip normaal functioneerde.

**Classificatie:** *Serious*

## Aanvaring tijdens passeren op rivier, Rotterdam, (Nederland), Wave (IMO: 9313785), Arklow Mill (IMO: 9440265), 1 maart 2015

Op 1 maart 2015 kwam de, onder Nederlandse vlag varende, Wave binnen in Rotterdam op de Nieuwe Waterweg en was onderweg naar haar aangewezen ligplaats in de Wilhelminahaven, Schiedam, toen het werd opgelopen door de onder Ierse vlag varende vrachtschip Arklow Mill. Tijdens het passeren vond er een aanvaring tussen beide schepen plaats. Beide vaartuigen hadden een loods aan boord. De Wave passeerde de Oude Maas op de nieuwe Nieuwe Waterweg toen het schip door de VTS werd geïnformeerd dat de Arklow Mill toestemming vroeg om aan de bakboordzijde op te mogen lopen. Dit werd bevestigd door de Wave. Op het moment dat de Arklow Mill de Wave naderde, verminderde de Wave snelheid naar 'half vooruit' en ging over op handmatige bediening. De loods aan boord informeerde de Arklow Mill en de VTS over deze procedure. Toen de

Arklow Mill tijdens het inhalen halverwege de Wave was, begon het naar stuurboord te draaien. Hierdoor werd de afstand tussen de schepen kleiner. De kleinere afstand tussen de twee schepen, gecombineerd met de diepte en de snelheid van het inhalende schip zorgde voor een vacuüm en aanzuiging van de boeg van de Wave naar het inhalende schip. Omdat de Wave dichtbij de stuurboordswal voer, was het onmogelijk om van de Arklow Mill weg te sturen. Om die reden verminderde de Wave de snelheid naar langzaam vooruit en probeerde met de boegschroef de kop vrij te houden van de Arklow Mill. De afstand tussen de schepen bleef kleiner worden en tenslotte raakte de boeg van de Wave de achterkant van de Arklow Mill. De Wave liep schade aan de boeg op en de Arklow Mill liep schade op aan het achterstevan.

**Classificatie:** Serious

### **Aanvaring tussen twee schepen tijdens manoeuvre in haven, Baltic Mariner I (IMO: 9314820), Leah (IMO: 9113202), 4 maart 2015**

Op 4 maart 2015 lag de onder Maltese vlag varende chemicalientanker Baltic Mariner 1 aangemeerd aan Jetty 10, Odfjell Rotterdam. Het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Leah manoeuvreerde achteruit de haven in en naderde de aanlegplaats.

Gedurende de manoeuvre kreeg de Leah motorproblemen waardoor het schip onmanoeuvrbaar werd en de Leah met het achterstevan tegen de aangemeerde Baltic Mariner I aan voer. Beide schepen liepen schade op, maar dit leidde niet tot lekkage

**Classificatie:** Serious

### **Bemanningslid zwaargewond tijdens monorail kraan incident, Nedlloyd Barentsz (IMO: 9189366), Ambarli Port (Turkije), 24 maart 2015**

Op 24 maart 2015 meerde het onder Nederlandse vlag varende containerschip Nedlloyd Barentsz aan in de haven van Ambarli, Turkije. Het schip meerde aan over haar stuurboordzijde, waarna om 11.35 uur het schip werd beladen. Tijdens het laden meerde aan bakboordzijde van de Nedlloyd Barentsz een schip aan om vuilnis op te halen. De Nedlloyd Barentsz gebruikte een monorail kraan om het vuilnis over te zetten. Op het moment dat het schip een vuilnismand liet zakken stopte de kraan plotseling. De bemanning aan dek waarschuwde de tweede machinist en de elektriciens.

De elektriciens controleerde de kraan en constateerde kortsluiting in de voedingskabel, daarna probeerde hij de rem van de trolley te halen. Dat vond de bemanning gevaarlijk. Na overleg werd besloten om een andere energiebron aan te sluiten op de stroomvoorziening van de monorail. De tweede machinist sloot deze tijdelijke kabel aan. Op het moment dat de kraan weer van elektriciteit was voorzien, bewoog de monorail kraan zich onverwachts in tegenovergestelde richting: naar stuurboordzijde van het schip.

Ook toen de bedieningshendel was losgelaten, stopte de kraan niet. De kraan botste tegen de stopplaat, brak af en viel naar het lager gelegen eerste dek aan de achterkant van de accommodatie. De kraan viel en raakte een van de bemanningsleden, die hierdoor zwaargewond raakte. De eerste stuurman verleende eerste hulp en een ambulance arriveerde tien minuten nadat het incident had plaatsgevonden. Het slachtoffer is naar het ziekenhuis gebracht. Hij had interne bloedingen opgelopen en moest een week in het ziekenhuis blijven.

**Classificatie:** Serious

### **Bemanningslid gewond door val houtstronk, Frisian Lady (IMO: 9246906), Solbesborg Port (Zweden), 27 maart 2015**

Op 27 maart 2015 was de Frisian Lady bezig met het lossen van een lading hout in de haven van Solvesborg, Zweden. Om 14.15 uur veegde een van de werknemers Ruim 1 aan, nadat het was gelost. Een kraan aan wal verplaatste houtstronken van Ruim 2 over Ruim 1 naar de wal. Tijdens het verplaatsen van de houtstronken over Ruim 1 gleden er enkele stronken van de grijpkraan en vielen op het bemanningslid dat in Ruim 1 aan het werk was. Het bemanningslid liep een verwonding op aan zijn rug en kon gedurende enkele weken niet werken op het schip.

**Classificatie:** Serious

### **Gronding tijdens het maken van ruimte, Sea Land Meteor (IMO: 9106209), rede van Vlissingen (Nederland), 31 maart 2015**

Op 31 maart 2015 was de Sea Land Meteor onderweg naar Antwerpen en moest van loods wisselen op de rede van Vlissingen. Op dat moment stond er een westelijke wind met een windkracht van 10 Bft. Het schip moest lij maken voor de loodsboot, zodat deze langs zij kon komen. Toen het om 05.30 uur lij maakte, strandde het. Door het opkomende tij, kwam het schip om 10.15 uur weer los en kon het naar de ankerplaats varen voor inspectie.

**Classificatie:** Serious

# Vier vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1

## Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

In Nederland wordt ernaar gestreefd om de kans op ongevallen en incidenten zoveel mogelijk te beperken. Wanneer het toch (bijna) misgaat, kan herhaling worden voorkomen door, los van de schuldvraag, goed onderzoek te doen naar de oorzaak. Het is dan van belang dat het onderzoek onafhankelijk van de betrokken partijen plaatsvindt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid kiest daarom zelf zijn onderzoeken en houdt daarbij rekening met de afhankelijkheidspositie van burgers ten opzichte van overheden en bedrijven.

Recent publiceerde de Onderzoeksraad over een monster truck ongeval in Haaksbergen en gevaren van gasleidingen bij graven.

2

## Wat is de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad is een zogeheten 'zelfstandig bestuursorgaan' en is bij wet bevoegd voorvallen te onderzoeken op alle denkbare terreinen. In de praktijk is de Onderzoeksraad nu actief binnen de volgende sectoren: luchtvaart, zeescheepvaart, binnenvaart, railverkeer, wegverkeer, defensie, gezondheid van mens en dier, industrie, buisleidingen en netwerken, bouw en dienstverlening, water en crisisbeheersing en hulpverlening.

3

## Wie werken er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad bestaat uit drie permanente raadsleden. De voorzitter is mr. Tjibbe Joustra. 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 zeventig medewerkers, waarvan tweederde onderzoekers.

4

## Hoe kom ik in contact met de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Kijk voor meer informatie op de website:  
[www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)  
[info@onderzoeksraad.nl](mailto:info@onderzoeksraad.nl)  
Telefoon: 070 - 333 70 00

### Postadres

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

### Bezoekadres

Anna van Saksenlaan 50  
2593 HT Den Haag



ONDERZOEKSRaad  
VOOR VEILIGHEID

## Colofon

Dit is een uitgave van de  
Onderzoeksraad voor Veiligheid  
juni 2015

**Vormgeving en druk**  
Grapefish

### Foto's

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