



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Onderzoeken

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft binnen de sector scheepvaart de wettelijke plicht tot het onderzoeken van ernstige en zeer ernstige voorvallen 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. 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 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 door lessen te trekken en aanbevelingen te formuleren. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen onderdeel uit van het onderzoek door de Onderzoeksraad.

Rapportage Ongevallen Scheepvaart

november 2015 - april 2016



Uit eerdere onderzoeken van de Onderzoeksraad is duidelijk geworden dat het niet opvolgen van regelgeving in de scheepvaart een rol speelt bij veel ongevallen. Uit deze onderzoeken blijkt dat het nadenken over risico's een veiligheidswinst is. Dit betekent dat alle medewerkers, zowel vanuit de rederij als de bemanning, stilstaan bij de risico's aan boord om voorvallen te voorkomen. Deze rapportage gaat hier verder op in.

Het in april gepubliceerde rapport over het kapseizen van twee beunschepen geeft antwoord op de vraag of er bij het overslaan van spuitzand op open water mogelijk sprake is van structurele veiligheidproblemen. Schippers gaan er vaak vanuit dat hun schip stabiel genoeg is voor open water, specifieke kennis daarover is vaak afwezig. De risico's van het verladen op open water worden stelselmatig onderschat.

Afgelopen periode zijn drie nieuwe onderzoeken gestart. Het eerste onderzoek betreft een dodelijk ongeval door bekneling op een vissersschip, waarbij de nadruk van het onderzoek ligt op de verantwoordelijkheden van de bemanning. Het gaat daarbij om de verantwoordelijkheden die zij hebben wanneer procedures niet vooraf beschreven zijn en kennis wordt opgedaan door ervaring. Het tweede onderzoek gaat over een aanvaring tussen een tanker en een vrachtschip op een ankerplaats van de haven van Rotterdam, ter hoogte van Ouddorp. Tot slot is de Onderzoeksraad ter plaatse geweest in Griekenland omdat een vrachtschip op een ondiepte is gevaren en daardoor total loss werd verklaard.

Tjibbe Joustra, voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 7



pagina 8



pagina 12

Leer- en speerpunten

In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart presenteert de Onderzoeksraad voor Veiligheid voorvallen aan boord van onder Nederlandse vlag varende schepen, of voorvallen die plaats hebben gevonden binnen de Nederlandse territoriale wateren, en gepubliceerde rapporten in de periode tussen 1 november 2015 en 1 mei 2016.

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.

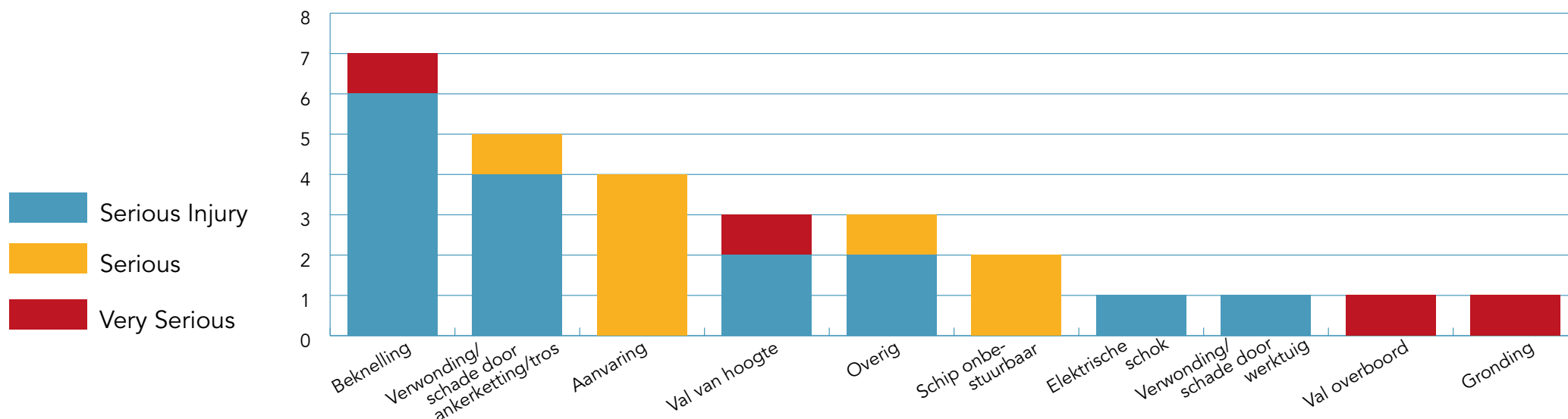
Less serious: ongeval dat niet als 'very serious' of 'serious' gekwalificeerd kan worden.

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.

Deze rapportage beschrijft de voorvallen uit de categorieën: *very serious*, *serious* en *serious injury*. Daarnaast zijn de voorvallen opgenomen die binnen de aandachtsgebieden van de Onderzoeksraad vallen.

Ongevallen in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart



Grafiek 1. Ongevallen met de classificatie Very Serious, Serious en Serious Injury tussen 1 november 2015 en 1 mei 2016, ingedeeld naar type.

Aandachtsgebieden

De Onderzoeksraad heeft drie aandachtsgebieden geformuleerd, omdat geconstateerd is dat dit type voorvallen vaak voorkwam in de vorige twee perioden (november 2014 - april 2015 en mei - oktober 2015):

- **Vallen van hoogte als gevolg van laden en lossen met gebruik van kraan (in deze periode geen voorvallen).**
- **Voorvallen tijdens beloodsing (in deze periode 6 voorvallen).**
- **Incidenten bij afmeren (in deze periode 9 voorvallen).**

De in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart benoemde voorvallen kunnen iedereen aan boord van een schip overkomen. De Onderzoeksraad voert onderzoeken uit nadat een ongeval gebeurd is. Het rapport dat naar aanleiding hiervan door de Onderzoeksraad wordt gepubliceerd, heeft als doel soortgelijke voorvallen in de toekomst te voorkomen. De vraag hoe we veiligheid in plaats van reactief juist proactief kunnen benaderen, blijft dan ook bestaan. Enerzijds is daar de menselijke factor, de mens die fouten maakt, en anderzijds is de mens de enige factor die invloed heeft op het vergroten van de veiligheid.

De Onderzoeksraad is van mening dat het blijven nadenken over de risico's in de werkomgeving de grootste veiligheidswinst is:

"Je veilig voelen door je niet veilig te voelen!"

Iedere medewerker in iedere laag van de organisatie moet zich afvragen wat de aanwezige risico's kunnen zijn. De fout zoeken en ingrijpen op de werkvloer blijkt op de korte termijn tot resultaat te leiden, maar kan zich op de lange termijn wreken. Voorbeelden van dergelijke kortetermijnreacties zijn het ontslaan of op non-actief stellen van personeel, waardoor ditzelfde voorval door dezelfde functionaris niet meer zal plaatsvinden. Echter, de omstandigheden veranderen niet waardoor op de langere termijn wederom een medewerker een soortgelijk voorval kan veroorzaken.

Afwijken van regelgeving

In de vorige editie van de Rapportage Ongevallen Scheepvaart signaleerde de Onderzoeksraad dat veel voorvallen het gevolg zijn van niet-gevolgde regelgeving. Dit is de afgelopen periode niet anders geweest. In de praktijk blijkt dat 'werk-als-beschreven' en 'werk-als-uitgevoerd' vaak niet met elkaar overeenkomen.

Personeel beschikt over zogenaamde 'stille kennis', dat wil zeggen kennis die in de loop der jaren door ervaring is opgebouwd en niet vervat kan worden in regelgeving. Een machinist kan beoordelen dat een scheepsmotor goed functioneert door alleen te luisteren. Het risico van dit type ervaring is dat het kan leiden tot 'work-arounds', afwijkingen naar eigen inzicht van de regelgeving door het personeel, omdat ze daardoor efficiënter kan werken. De Onderzoeksraad vraagt er aandacht voor dat dit kan leiden tot onveilige situaties. Het is daarom zaak bewust te zijn van deze ongewenste handelingen.

Het achterhalen van ongewenste 'work-arounds' gebeurt door te vragen wat het werk bemoeilijkt, lastig maakt of welke handelingen als inefficiënt te beschouwen zijn. De beantwoording hiervan wordt gedaan door de werknemer op de werkvloer maar ook de beleidsmakers op stafniveau. Zij brengen de ongewenste 'work-arounds' in kaart om vervolgens het proces te verbeteren en aan te passen. De laatste stap is het vergelijken van het proces met de al bestaande regels en die zo nodig aan te passen.

Voor een organisatie is het van belang om de conclusies die de Onderzoeksraad trekt uit ongevallen te gebruiken om juist proactief over veiligheid na te denken. Veiligheid is ieders verantwoordelijkheid, van de scheepseigenaar tot de softwareontwikkelaar, en van de directeur van een rederij tot de matroos aan boord. De Onderzoeksraad is van mening dat het veiligheidsbewustzijn vergroot wordt door continu te twijfelen aan de veiligheid in de werkomgeving.

Gepubliceerde rapporten

Dodelijk voorval tijdens overladen op zee, Annelies Ilena, zuidelijke Stille Oceaan, 7 augustus 2014

Op 7 augustus 2014 vond een dodelijk ongeval plaats aan boord van het koelschip de Cool Expreso. Het ongeval vond plaats tijdens het overladen op zee van pallets met pakketten bevroren vis van het visserschip Annelies Ilena. Aan het einde van de dienst werd de laatste pallet bestickerd door een bemanningslid van de Annelies Ilena aan boord van de Cool Expreso. De pallet



Annelies Ilena (links) en Cool Expreso (rechts) tijdens het overladen. (Foto: Parlevliet en Van der Plas B.V.)

verschoof en beknelde het bemanningslid tussen de reling en de pallet, waarbij hij dodelijk verwond raakte.

De Onderzoeksraad formuleerde de volgende lessen:

- Ondanks dat de bemanning van de Annelies Ilena het overladen op zee, waar de kraanwerkzaamheden een onderdeel zijn, als risicovol zag, is er geen veiligheidsbespreking gehouden. Kraanwerkzaamheden kunnen veiliger worden uitgevoerd, door risico's te identificeren en door aanwezige veiligheidsmaatregelen in acht te nemen tijdens het uitvoeren van deze werkzaamheden.
- Als meerdere schepen betrokken zijn bij een operatie, zorg er dan voor dat de bemanning van elk schip betrokken wordt bij veiligheidsbesprekingen.
- Zorg ervoor dat zo min mogelijk mensen aanwezig zijn in het bedieningsgebied van de kraan, tijdens het uitvoeren van kraanoperaties. Dit kan door ladingswerkzaamheden die niet direct gerelateerd zijn aan de kraanoperaties op een ander moment uit te voeren. Praktische en commerciële bezwaren tegen een dergelijke aanpassing van het werkproces mogen, in het licht van de mogelijke veiligheidswinst, niet zonder meer prevaleren.

Classificatie: Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <http://onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2182/dodelijk-voorval-tijdens-overladen-op-zee-7-augustus-2014>



Havenwerker bevestigt een 5 meter lange containerspanner. (Foto: www.portpictures.nl - Danny Cornelissen)

Overboord tijdens losmaken containersjorringen, Freya, Humber (Verenigd Koninkrijk), 3 september 2014

Een bemanningslid viel overboord van het onder Nederlandse vlag varende containerschip Freya op het moment dat het schip op de rivier de Humber voer met bestemming Immingham (Verenigd Koninkrijk). Het betreffende bemanningslid was bezig met het losmaken van containerspanners vlak voor aankomst. Direct na het ongeval kwam een reddingsoperatie op gang met assistentie van diverse vaartuigen in de buurt, echter zonder succes. Het overboord gevallen bemanningslid is tot op heden niet gevonden. Uit het onderzoek bleek onder andere dat de aangepaste werkwijze voor het losmaken van containersjorringen niet vastgelegd was in het veiligheidsmanagementsysteem. Hierdoor miste een (externe) veiligheidskritische blik op de werkwijze. Daarnaast heeft de aanwezige commerciële druk een rol gespeeld bij het zo snel mogelijk lossen van containers, waardoor bij de scheepsbemanning de neiging ontstond de werkwijze ten aanzien van containersjorringen naar eigen inzicht aan te passen.

Op basis hiervan zijn de volgende lessen geformuleerd:

- Regels zijn er niet voor niets en zijn gebaseerd op jarenlange ervaringen en continue verbeteringen (regelgeving als gestolde kennis). Er kan dus niet zonder meer worden afgeweken van deze regelgeving omdat op het eerste oog een andere invulling praktischer lijkt.
- Bij het aanpassen of ontwikkelen van nieuwe werkwijzen aan boord van een schip is het van belang dat het veiligheidsaspect kritisch wordt bekeken. Het samenspel tussen reder en bemanning zorgt ervoor dat er met verschillende perspectieven naar een aanpassing wordt gekeken. Dit vergroot de kans op het signaleren van veiligheidsrisico's.

Classificatie: Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <http://onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2117/bemanningslid-overboord-tijdens-lossen-containersjorringen-3-september-2014>

Gepubliceerde rapporten

verboden, maar in combinatie met de hoge drempel was er wel het risico van struikelen en ongelukkig vallen op het verkeerde moment.

- Behalve de collega met wie het slachtoffer in het ruim aan het werk was, wist niemand anders dat het bemanningslid uit de ruimtoegang aan dek zou komen. Hierover is geen communicatie middels portfoon geweest.
- Het ontwerp van de ruimtoegang midscheeps in het schip heeft mogelijk bijgedragen aan het struikelen van het slachtoffer.

Dit ongeval is een voorbeeld van een ongelukkige samenloop van omstandigheden, maar uit de statistieken blijkt dat ongevallen met luikenwagens, ook na de thema-actie uitgevoerd door Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), nog steeds plaatsvinden. Daarom vestigt

de Onderzoeksraad opnieuw de aandacht op de te trekken lessen uit voorgaand onderzoek naar ongevallen met luikenwagens. Die lessen zijn verwoord in aanbevelingen door ILT en beschrijven het veilig gebruik van een luikenwagen en welke technische aanpassingen daarvoor uitgevoerd moeten worden (zie rapport, blz. 15 en 16). De risico's van werken met luikenwagens kunnen mede worden beheerst door uitvoering te geven aan de genoemde procedurele en technische aanbevelingen.

Classificatie: Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2139/beknelling-luikenwagen-9-juni-2015>

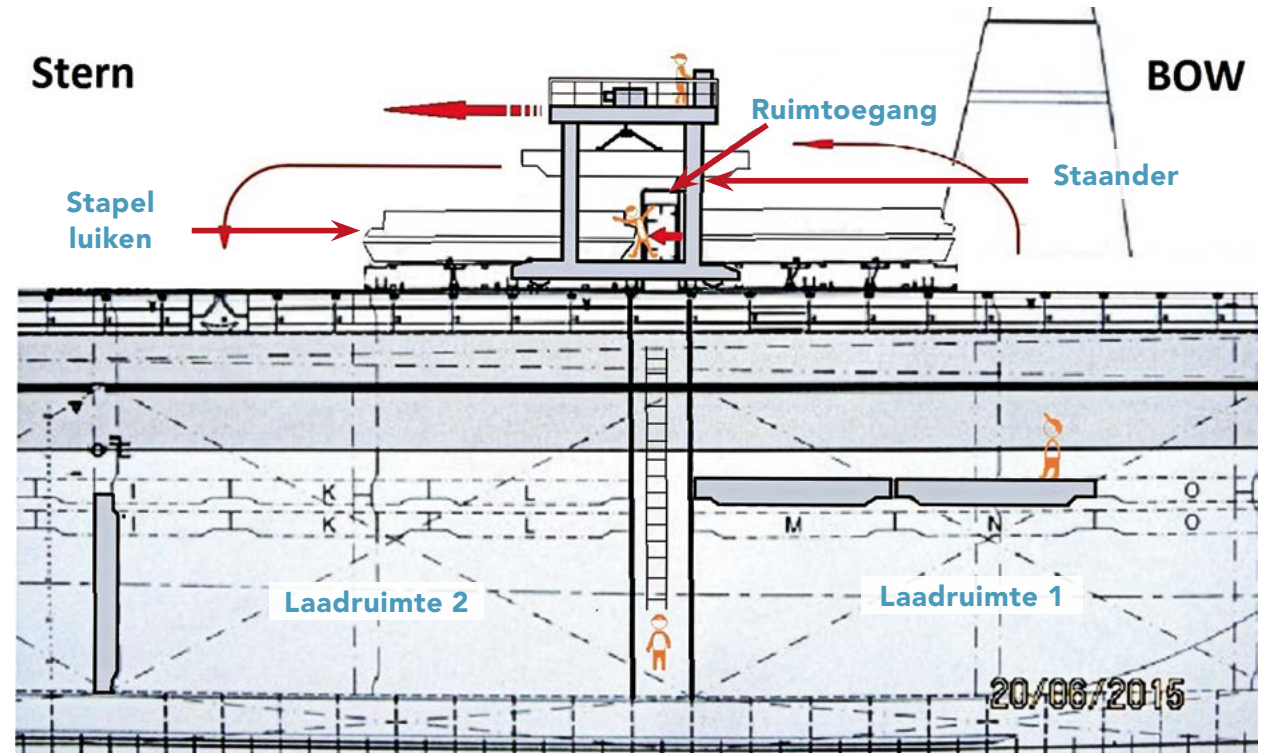
Beknelling luikenwagen, Beauforce, Panama (Republiek Panama), 9 juni 2015

Aan boord van het Nederlandse vrachtschip Beauforce raakte een bemanningslid bekneld onder de luikenwagen. De luikenwagen was op dat moment in gebruik om pontons¹ te verplaatsen om de laadruimen gereed te maken voor een nieuwe lading. Het schip lag ten anker in afwachting van de passage door het Panamakanaal. Het bemanningslid kwam bij dit ongeval te overlijden.

Aan het einde van de middag reed de luikenwagen, met een ponton aangehaakt, naar laadruim 2, toen een van de bemanningsleden in dat laadruim besloot op dat moment zijn werkplek te verlaten. Vervolgens klom hij via de ladder van de midscheepse ruimuitgang aan stuurboord omhoog naar het dekportaal. Terwijl hij over de drempel naar buiten stapte is hij vermoedelijk gestruikeld en voorovergevallen. Hierdoor kwam hij tussen de achterste staander van de luikenwagen en de, naast het portaal opgestapelde, luiken bekneld te zitten.

Het ongeval aan boord van de Beauforce gebeurde in relatie tot de volgende factoren:

- Het gebruik van de midscheepse toegang tijdens het rijden van de luikenwagen was procedureel niet



Illustratie van het ongeval en van de luikenwagen. (Bron: Focus Shipmanagement)

1 Pontons werden gebruikt als tussendeck en tussenschot om lading te separeren en veilig te kunnen stuwen.

Kapseizen beunschepen, Rick en Willem, Westerschelde (Nederland), 6 februari 2015 en 30 maart 2015

Op 6 februari 2015 kapseisde de Rick tijdens het laden van spuitzand. De schipper kwam om het leven, de twee andere bemanningsleden overleefden het ongeluk. Op 30 maart van dat jaar ging de Willem ten onder, ook op de Westerschelde en eveneens tijdens het laden van spuitzand. De bemanning kon het schip op tijd verlaten. De overeenkomsten tussen beide ongevallen riepen bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid de vraag op of er bij het overslaan van spuitzand op open water wellicht sprake is van structurele veiligheidsproblemen.

De Rick ging ten onder aan 'een noodlottige samenloop van omstandigheden'. De beweging van het schip, een kleine aanvaring met de zandzuiger en een schuivende lading leidden ertoe dat het schip kapseisde. Een aanvaring komt af en toe voor, een beunschip moet manoeuvreren, een schuivende lading is niet abnormaal. Maar al die krachten versterkten elkaar in dezelfde richting en de Rick was niet stabiel genoeg om dat op te vangen. De Willem stroomde tijdens het verladen vol water, waardoor het schip extra instabiel werd en kapseisde. De Willem zou, veronderstelt de Onderzoeksraad, wellicht nog te

Inmeten van de Rick.



redde zijn geweest als tussen de compartimenten een waterdichte afscheiding was aangebracht.

Bij de ombouw van de gekapseisde beunschepen Rick en Willem was niet berekend of ze als schip sterk en stabiel genoeg waren voor open water. Volgens de berekeningen die de Onderzoeksraad heeft laten uitvoeren was de stabiliteit van de Rick 'niet ruim'. Voor de Willem zou hetzelfde hebben gegolden als het schip in goede staat was geweest, maar de Willem was slecht onderhouden en lekkages maakten het extra kwetsbaar. Beide schepen werden op open water beladen met semi-vloeibaar spuitzand, een zware lading die, wanneer hij eenmaal gaat schuiven, niet meer te beheersen is.

In een rapport dat eind april is verschenen legt de Onderzoeksraad de vinger op zwakke plekken in het systeem. In Nederland varen ongeveer 350 beunschepen, voor een groot deel omgebouwde duwbakken.

Certificering vormt geen waarborg voor de veiligheid van beunschepen die werken op open water. Certificering is bedoeld om de technische staat van een schip te bewaken en om te beoordelen of een schip aan de wettelijke eisen voldoet. In de wet staan geen harde criteria, wel dat de stabiliteit van een binnenvaartschip 'in overeenstemming' moet zijn met het werk waarvoor het is bedoeld. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geeft het certificaat af waarover ze moeten beschikken, maar ILT besteedt sinds 2013 een deel van het werk uit. Zij beperkt zich tot het houden van toezicht op de commerciële bedrijven die de inspecties doen en heeft daardoor minder zicht op wat er in de praktijk gebeurt. De Onderzoeksraad plaatst daar vraagtekens bij. De sector doet niet veel uit zichzelf en de inspectie staat op afstand. De nadruk ligt op handhaving, ILT komt alleen nog aan boord om te kijken of de schipper zich wel aan de regels houdt. Dat heeft niet veel te maken met risicobeheersing. Voor beunschepen die ook op open water werken, worden voor stabiliteit en sterkte geen aanvullende eisen gesteld. De certificerende instantie besteedt er daarom ook geen extra aandacht aan.

Als een beunschipper wil weten of zijn schip na een ombouw of een ingrijpende verbouwing stabiel genoeg is voor het verladen van spuitzand op open water, moet hij op eigen kosten een stabiliteitscontrole laten uitvoeren. Bij een verbouwing voert het ontwerp bureau zo'n berekening alleen uit als de eigenaar dat vraagt, maar de praktijk leert dat scheepseigenaren meestal pas

gaan investeren als het echt moet. Dat wil zeggen: als de eisen waaraan ze moeten voldoen, expliciet zijn voorgeschreven. Er wordt geen geld gestoken in een stabiliteitsberekening omdat de eigenaar weet dat de certificerende instantie of de verzekeraar er niet naar zal vragen. Schippers gaan er gemakkelijk van uit dat hun schip stabiel genoeg is voor open water. Kennis en ervaring worden in de sector doorgaans van vader op zoon doorgegeven in de sfeer van 'wij doen het altijd zo'. Expliciete kennis is vaak afwezig, en de inspectie vraagt er niet naar. De risico's van verladen op open water worden daardoor stelselmatig onderschat.

De Onderzoeksraad komt tot de conclusie dat het beleid is gebaseerd op de veronderstelling dat beunschippers hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid serieus nemen. Maar zij worden op geen enkele manier gestimuleerd om veiligheidsrisico's beter te beheersen. Ondernemers doen niets omdat hen niets gevraagd wordt, en certificerende instanties doen niets omdat de wet hen geen beoordelingscriteria geeft. Uiteindelijk doet dus niemand iets.

De Onderzoeksraad doet geen uitspraak over de vraag hoe wettelijke beoordelingscriteria voor stabiliteit en sterkte van beunschepen er uit moeten zien. Het is de taak van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om de regie te nemen en de hele sector te betrekken bij het invullen van de bestaande open normen. In het rapport 'Kapseizen Beunschepen' beperkt de Raad zich tot één aanbeveling aan de minister: "Breng een proces op gang waarin de Inspectie, in samenwerking met eigenaren van schepen, verzekeringsmaatschappijen en brancheverenigingen in de binnenvaart, de veiligheid van beunschepen die spuitzand verladen op open water waarborgt door ervoor te zorgen dat bij de verbouw aan of ombouw tot een beunschip de stabiliteit en sterkte gecontroleerd worden, en er rekening gehouden wordt met het gebruik op open water." Daarbij tekent de Onderzoeksraad aan dat hij verwacht dat betrokken partijen de eigenaren van verbouwde schepen informeren over de mogelijke risico's van verladen op open water.

Classificatie: Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <http://www.onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2111/kapseizen-beunschepen-6-februari-2015>

Gestarte onderzoeken

Dodelijk ongeval door beknelling, vissersschip, Vlissingen (Nederland), 20 november 2015

Een bemanningslid van het onder de Nederlandse vlag varende vissersschip raakte bekneld tussen de bak en het pulstuig. Het bemanningslid werd met spoed naar het ziekenhuis gebracht en is overleden. Vermoedelijk kantelde het tuig en kon het bemanningslid niet tijdig weggelaten worden. Ten tijde van het ongeval lag het schip in de haven van Vlissingen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid voert een onderzoek uit naar dit ongeval, waarbij de nadruk ligt op de verantwoordelijkheden van een bemanning als procedures niet beschreven zijn en de kennisoverdracht plaats vindt door ervaring.

Classificatie: Very Serious

Aanvaring ankerplaats, vrachtschip en productentanker, Maasaanloop gebied (Nederland), 8 februari 2016

In de middag van 8 februari vond er op de Noordzee een aanvaring plaats tussen een productentanker en een vrachtschip op de ankerplaats 4 Oost (voor de kust ter hoogte van Ouddorp). De aanvaring vond plaats tijdens stormachtig weer (windkracht 8/9). Beide schepen lagen in de buurt van elkaar al enige tijd voor anker in afwachting van het vrijkomen van de ligplaats in de haven van Rotterdam. Op deze ankerplaats kiezen de kapiteins zelf een geschikte plaats om te ankeren. De bemanning was bekend met de aankomende storm middels weerkanalen. Ten gevolge van de storm gingen de ankers van meerdere schepen, waaronder de beide betrokken schepen, krabben. De kapitein van de productentanker besloot de motoren te starten en het anker op te halen. Kort hierna raakte de productentanker het vrachtschip. Beide schepen liepen zware schade op. De productentanker had een scheur van 15 meter lang, ter hoogte van de machinekamer. Het vrachtschip had schade aan de boeg, boven de waterlijn. Er waren geen gewonden. Het vrachtschip voer na de aanvaring direct de haven van Rotterdam



Boomkor aan dek vissersschip.



Opgelopen schade aan het vrachtschip als gevolg van de aanvaring. (Foto: Rederij)

binnen. De productentanker bleef nog een dag buiten-gaats en liep een dag later na de storm ook de haven van Rotterdam binnen. Beide schepen moesten voor herstel naar een scheepswerf.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid voert een onderzoek uit naar dit ongeval. Hierbij wordt gekeken naar de toezichthoudende rol van de verkeersbegeleidings-centrale, de procedures en afspraken aan boord van en tussen ankerliggende schepen, en het spanningsveld tussen veiligheid en beveiliging in de haven.

Classificatie: Serious

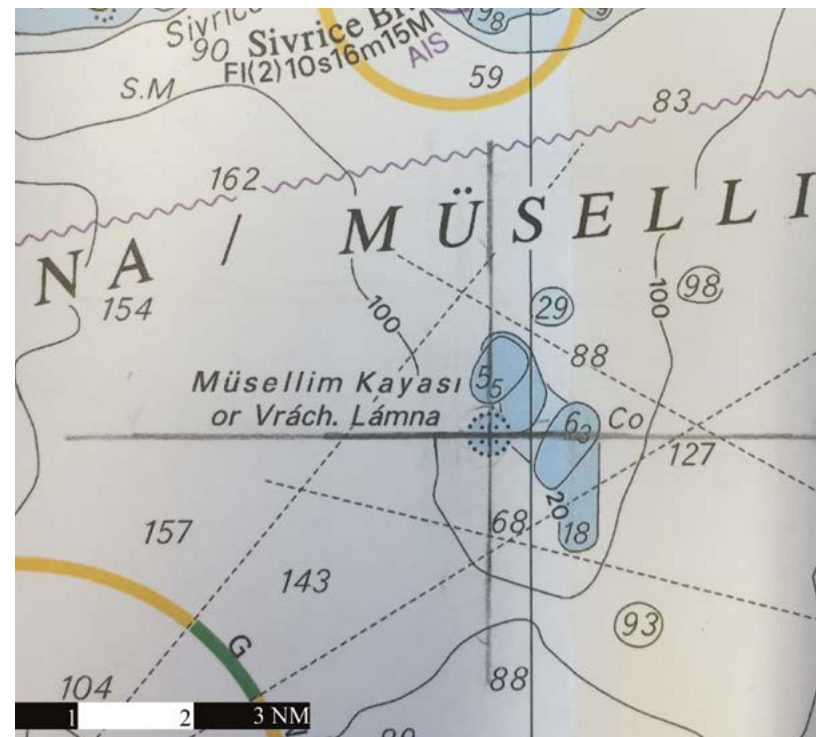
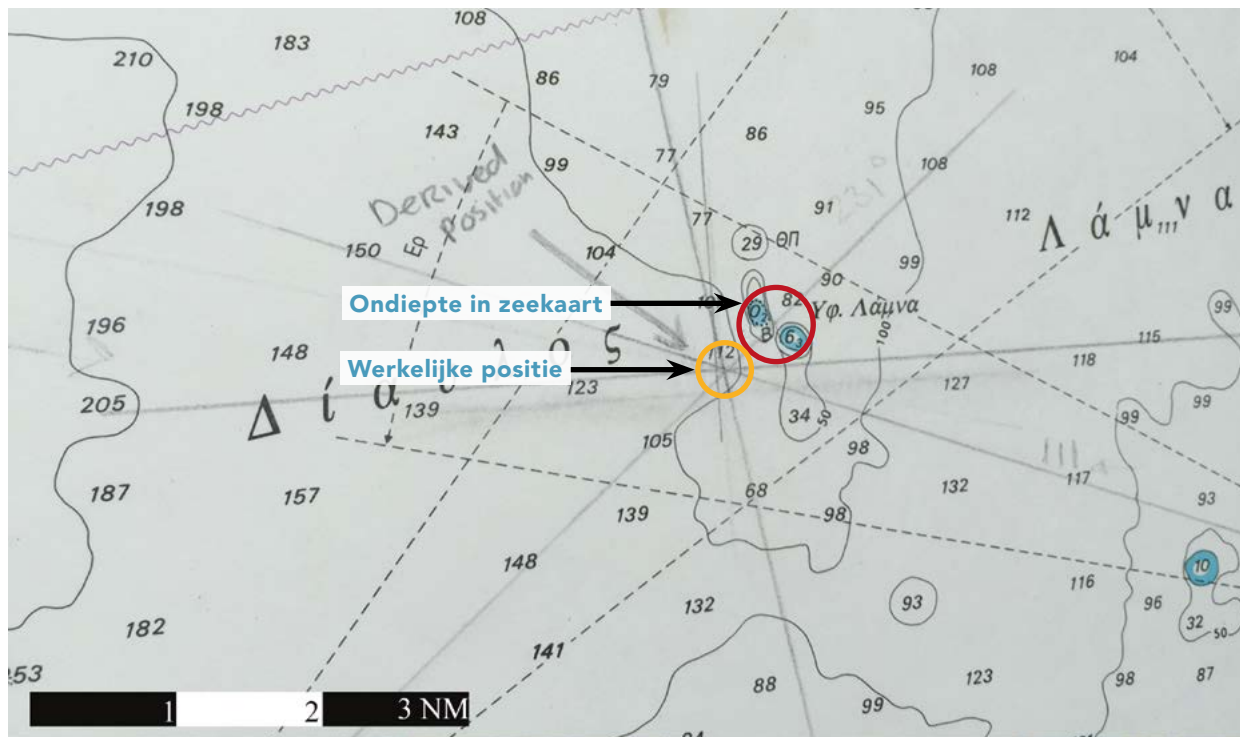
Gronding vrachtschip, Lamnas rif, 2,8 NM van Lesbos (Griekenland), 20 april 2016

Op 20 april 2016 voer een Nederlands gevlagde vrachtschip onderweg van Eregli, in Turkije, naar Aliaga, in Griekenland op een ondiepte en is uiteindelijk *total-loss* verklaard. Het schip was beladen met 4400 ton staalproducten. Het schip gebruikte de *Electronic Chart Display Information System* (ECDIS), was vrijgesteld om papieren kaarten aan boord te hebben en voer op officieel goedgekeurde digitale kaarten voorzien van de laatste updates. Het schip navigeerde langs een aangegeven ondiepte. De ondiepte had een dieptemarkering van 6,3 meter. Omdat het schip 5,8 meter diep stak besloot de kapitein een *waypoint* aan te brengen ten zuiden van die ondiepte, zodat het schip opgepaste afstand kon passeren. Om 09:55 uur, ruim 0,3 zeemijl verwijderd van de ondiepte, liep het schip vast en raakte hard gesteente. Hierbij raakten alle dubbele

bodemtanks lek, evenals de machinekamer en de boegschroefkamer. De aangegeven kaartdiepte op de plaats van aanvaring was 122 meter diep. De Onderzoeksraad is ter plaatse geweest om informatie te verzamelen. De *Electronic Navigational Chart* (ENC) in de ECDIS geeft de papieren Griekse (up-to-date) zeekaart weer van het gebied van de Griekse Hydrografische dienst. De informatie op deze kaart komt niet overeen met de gegevens op de papieren kaart van de British Admiralty. Deze discrepantie is onderdeel van het gestarte onderzoek.

Classificatie: Very Serious

Links: scheepspositie op Griekse kaart. Rechts: positie vrachtschip in British Admiralty kaart.



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

Overlijden na val overboord, vrachtschip, ter hoogte Waddeneilanden (Nederland), 23 november 2015

Om ongeveer 15:00 uur viel een matroos overboord van een Cypriotisch vrachtschip, met een volledig Poolse bemanning. Het schip voer die maandag 23 november in de Nederlandse kustwateren ter hoogte van de Waddeneilanden toen het bemanningslid tijdens het wegbrengen van een vuilniszak door onduidelijke redenen overboord raakte. De Kustwacht startte direct een *Search And Rescue* operatie. Het bemanningslid was om 16:15 uur gevonden en aan boord van een Nederlands marineschip gebracht. Daar werd vastgesteld dat de matroos was overleden.

Een eerste onderzoek na het ongeval aan boord van het schip wees uit dat het bemanningslid in een zeer slechte lichamelijke conditie verkeerde. Desondanks was hij in het bezit van een recent afgegeven Poolse medische verklaring, die stelde dat hij volledig gezond was. Het onderzoek wordt uitgevoerd door de Poolse onderzoeksinstantie, waarbij met name de afgifte van de medische verklaring nader wordt bekeken.

Classificatie: *Very Serious*

Aanvaring twee vrachtschepen, Beneden Elbe (Duitsland), 26 november 2015

Er vond in de vroege donderdagochtend op de rivier Beneden Elbe ter hoogte van de monding van de Oste een aanvaring plaats tussen een onder Nederlandse vlag varende vrachtschip en een onder Gibraltar vlag varende vrachtschip. Er raakte niemand gewond. Het Nederlandse schip liep een scheur van 5 meter op boven de waterlijn. Beide schepen hadden een loods aan boord. De Duitse Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) is een onderzoek gestart naar dit voorval.

Classificatie: *Serious, beloodsing*



Reling Cypriotisch vrachtschip.

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Lichamelijk letsel door onderhoudswerkzaamheden, Zaandam, Haven General San Martin (Peru), 22 oktober 2015

Een bemanningslid raakte tijdens onderhoudswerkzaamheden van het onder Nederlandse vlag varende cruiseschip Zaandam gewond aan zijn hand. Dit gebeurde in de haven van General San Martin in Peru. Tijdens het testen van de 'raft crane limit switch' kwam een vinger van het bemanningslid knel te zitten. Een ander bemanningslid activeerde de 'hoist button' zonder te vergewissen dat zijn collega's op veilige afstand stonden.

Classificatie: *Serious Injury*

Overlijden tijdens Neptunusritueel, Achtergracht, evenaar, 14 november 2015

Op zaterdag 14 november 2015 viel op het Nederlandse vrachtschip Achtergracht een Filipijnse stagiair in het gangboord. Hij kwam daarbij op zijn hoofd terecht met fataal letsel tot gevolg. Dit ongeval gebeurde tijdens het

zogenaamde Neptunusritueel. Dit is een wereldwijde traditie die wordt uitgevoerd wanneer een bemanningslid of een passagier voor de eerste maal de evenaar oversteekt. De stagiair moest hiervoor over een plank op het dek lopen en daar aan het einde vanaf springen. Hij zou daarbij door een ander bemanningslid worden opgevangen. De sprong aan het einde van de plank verliep echter verkeerd, waardoor de stagiair niet opgevangen kon worden. In plaats daarvan viel hij van het dek af het gangboord in. Als gevolg van deze val overleed de stagiair. Het schip was op dat moment onderweg van Ilheus (Brazilië) naar Amsterdam en voer ter hoogte van de evenaar 180 mijl ten noorden van Kaap Verdië.

Omdat de uitvoering van het Neptunusritueel geen onderdeel uitmaakt van de normale operaties op een schip, doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid geen nader onderzoek. Wel wijst de Raad op de risico's die kunnen optreden tijdens het voltrekken van dergelijke zeemansrituelen.

Classificatie: *Very Serious*

Zwaar gewond na elektrische schok, Sea Golf, Stavanger (Noorwegen), 15 november 2015

De Nederlandse sleper Sea Golf lag zondag 15 november 2015 in de haven te schuilen voor slecht weer en een bemanningslid maakte van de gelegenheid gebruik om een elektrische kachel te repareren. Bij het aansluiten van een zelfgemaakte stroomkabel, kreeg het slachtoffer een schok en was niet in staat de kabel los te laten. De master, die erbij stond, trok daarna de stekker uit het stopcontact. Het slachtoffer werd succesvol gereanimeerd door toegesnelde hulpdiensten.

Er is een intern onderzoek uitgevoerd door de rederij en het rapport is naar de schepen gestuurd.

Classificatie: *Serious Injury*

Sea Golf. (Foto: Ronnie Roberts)



Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Gewond door grondstopper ankerketting, Nave Pyxis, Rotterdam (Nederland), 18 november 2015

Aan boord van de onder Panamese vlag varende chemicaliëntanker Nave Pyxis besloot de bemanning het anker op te halen dat vanwege het slechte weer was gaan krabben. Echter, tijdens deze werkzaamheden raakte een bemanninglid gewond door de grondstopper van de ankerketting. Door vooruit te varen probeerde de kapitein de kracht van de ankerketting af te halen, zodat deze gehieuid kon worden. Tijdens het ophalen van het anker veranderde de richting van de wind en waren er windvlagen van 55 knopen. Het schip kwam daarmee dwars op de golven te liggen. Het was niet meer mogelijk om het anker nog te hieuen en de kapitein gaf opdracht om het anker weer vast te zetten. Tijdens het vastmaken van de grondstopper kwam er plotseling veel kracht op de ketting en begon deze weer uit te lopen. De grondstopper brak en verwondde het bemanningslid. Door de val liep hij ernstig rugletsel op en is hij met de helikopter afgevoerd naar het ziekenhuis.

Classificatie: *Serious injury*

Aanvaring met bolder tijdens afmeren, Mito Strait, Rotterdam (Nederland), 18 november 2015

Het onder de vlag van Antigua en Barbuda varende containerschip Mito Strait voer op woensdag 18 november 2015 tijdens het afmeren tegen een bolder aan. Hierdoor ontstond een scheur aan de romp aan stuurboordkant, ter hoogte van de machinekamer en de kleine smeerolietank. Dit bedreigde de zeewaardigheid, waardoor het schip niet mocht varen totdat reparaties waren uitgevoerd. Uiteindelijk viel de schade mee en ontstond er door de aanvaring geen gevaarlijke situatie.

Classificatie: *Less Serious, incident afmeren*

Aanvaring visserschip en olietanker, TX-29 Helena Elizabeth en Stavfjord, VSS Den Helder (Nederland), 24 november 2015

Op dinsdag 24 november 2015 vond een aanvaring plaats tussen de Noorse olietanker Stavfjord en het Nederlandse vissersschip TX-29 Helena Elizabeth. De aanvaring gebeurde in het verkeersscheidingsstelsel ter hoogte van Den Helder. De TX-29 liep hierbij aan stuurboord zijde schade aan de kop en verloor het vistuig. De Noorse tanker voer door met onbekende schade.

Classificatie: *Serious*

Val van trap in laadruim, Delphinus J, Moerdijk (Nederland), 26 november 2015

Tijdens werkzaamheden aan boord viel een bemanningslid van het onder Antigua & Barbuda vlag varende schip Delphinus J van een ladder waarbij hij zwaargewond raakte. Het schip was net gelost van een lading kopererts en lag nog in de haven van Moerdijk. Het bemanningslid was het ruim aan het schoonmaken en stond op een ladder op een tussendeck. Hij viel door onbekende reden van de ladder op de tanktop, een val van meer dan 6 meter hoogte.

Classificatie: *Serious injury*

Aanvaring na black-out tijdens afmeren, Serval en Nexus, Eemshaven (Nederland), 28 november 2015

Tijdens de afmeerprocedure viel aan boord van de onder St. Vincent en Grenadines vlag varende sleepboot Serval de elektrische spanning weg (black-out). Hierdoor kwam de sleepboot in aanvaring met het eveneens onder Nederlandse vlag varende bevoorradingsschip Nexus. Dit voorval leidde niet tot ernstige schade aan het schip, lichaam letsel of milieuschade.

Classificatie: *Less Serious, incident afmeren*

Schade aan TX-29. (Foto's: Inspectie Leefomgeving en Transport)



Contactschade tijdens afmeren, WES Carina, Rotterdam (Nederland), 29 november 2015

Op zondag 29 november 2015 kwam het onder Antiqua & Barbuda vlag varende containerschip Wes Carina tijdens vertrek van de ligplaats in aanvaring met een containerkraan. Deze kraan als de boeg aan bakboordzijde van de WES Carina raakten licht beschadigd. Het schip had op het moment van aanvaring een loods aan boord.

Classificatie: *Less Serious, incident afmeren en beloodsing*

Gewonde bij losmaken tros voor verhalen, Lelystad, Algeciras (Spanje), 12 december 2015

Een Nederlands bemanningslid raakte gewond tijdens het verhalen van de Nederlandse sleepopperzuiger Lelystad in de haven van Algeciras in Spanje. Hij assisteerde bij het verhalen toen een tros van de verhaalkop afschoot en het been van het bemanningslid raakte. Na het ongeval is de gewonde matroos opgenomen in het lokale ziekenhuis en na enkele dagen naar Nederland overgebracht.

Classificatie: *Serious Injury, incident afmeren*

Beknelling big bag, Hunzedijk, Golf van Biskaje, 14 december 2015

Op de onder Nederlandse vlag varende Hunzedijk raakte een matroos met zijn voet bekneld tussen een big bag en een ladder. Dit kwam doordat in de achterkuil van het schip een big bag verschoof, terwijl hij daar aan het werk was. De matroos liep verwondingen op aan zijn voet. Nadat de bemanning via de Radio Medische Dienst informatie had ingewonnen werd besloten de wond aan boord te hechten. Het schip zette de reis voort naar Ceuta. Daar keek een arts nogmaals naar de verwondingen. De arts achtte ziekenhuisopname niet noodzakelijk. De matroos was echter niet meer in staat om te werken waarna hij in Ceuta van boord ging.

Classificatie: *Serious injury*

Medische evacuatie, ARM-20 Geertruid Adriana, Noordzee, 15 december 2015

Op 15 december 2015 evacueerde een Belgische Search And Rescue eenheid een bemanningslid van het Nederlands gevlagde vissersschip, ARM-20 Geertruid Adriana. Het bemanningslid had een behoorlijke vleeswond in zijn bovenbeen. De Search And Rescue eenheid vloog het slachtoffer van boord en transporteerde hem naar een ziekenhuis. De Onderzoeksraad heeft aangaande dit voorval geen aanvullende informatie mogen ontvangen.

Classificatie: *Serious Injury*

Gewonden door hoge golf, Vlieborg, Atlantische Oceaan, 15 december 2015

De Vlieborg was op weg van Oxelosund in Zweden naar Wilmington in de Verenigde Staten. Tijdens deze overtocht sloegen twee matrozen aan boord tegen het dek doordat een hoge golf hen 'oppakte' en tegen de opbouw slingerden. Hierbij raakte één matroos lichtgewond en de andere matroos zwaargewond. Drie dagen later, op 18 december, debarkeerden de matrozen in de Spaanse haven Vigo.

Classificatie: *Serious injury*

Aanvaring tijdens manoeuvreren, Abis Dublin en Sonche Trader, Bremerhaven (Duitsland), 15 december 2015

In Bremerhaven kwam het, onder Nederlandse vlag varende, vrachtschip Abis Dublin in aanvaring met het, onder Portugese vlag varende, containerschip Sonche Trader. De Abis Dublin was bezig met manoeuvreren om te kunnen afmeren. De Sonche Trader lag afgemeerd achter de Abis Dublin. Hierbij liep het containerschip een scheur van ongeveer 2 meter op in het achterschip en de Abis Dublin twee deuken. Het schip had een loods aan boord.

Classificatie: *Less Serious, incident afmeren en beloodsing*

Motorstoring en verlies deklading, Koningsborg, ter hoogte Ouessant (Frankrijk), 31 december 2015

In de vroege ochtend omstreeks 05.25 uur liep het Nederlands gevlagde vrachtschip de Koningsborg ernstige, niet te repareren schade op aan de voortstuwing. Het schip was beladen met een lading hout en onderweg van Walsum in Duitsland naar Bizerte in Tunesië. Het schip bevond zich op dat moment op 18 NM ten westen van het Franse eiland Ouessant. Door het uitvallen van de motoren werd de controle over het schip verloren. Als gevolg hiervan raakte een groot deel van de deklading overboord. De stabiliteit van het schip bleef echter gehandhaafd. Een noodsignaal werd uitgezonden. Hulp van sleepboten werd door de Franse Kustwacht ter plaatse gestuurd en arriveerde in de loop van de middag bij het schip. Vervolgens werd de Koningsborg op sleeptouw genomen en naar de haven van Brest verslept.

Classificatie: *Serious*

Aanvaring tijdens afmeren, MS Crownbreeze en Stornoway, haven van Delfzijl (Nederland), 3 januari 2016

In de haven van Delfzijl vond een aanvaring plaats tussen het Nederlandse zeeschip Crownbreeze en het afgemeerde, eveneens Nederlandse binnenvaartschip Stornoway. De Crownbreeze kwam van zee met een loods aan boord en wilde afmeren. In de directe nabijheid lag de Stornoway reeds afgemeerd. Tijdens het manoeuvreren heeft de Crownbreeze een aantal keren de Stornoway geraakt, met als gevolg materiële schade van geringe omvang.

Classificatie: *Less Serious, incident afmeren en beloodsing*

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Sleepverbinding geknapt, Smit Elbe, haven Rotterdam (Nederland), 14 januari 2016

Op het eind van de middag omstreeks 17.30 uur knapte in de haven van Rotterdam (de Botlek) een sleepverbinding aan boord van de sleepboot Smit Elbe varende onder vlag van de Bahamas. De sleepboot moest een vertrekkend zeeschip vanuit de Mississippi-haven assisteren en gebruikte hiervoor de Dyneema Kevlar tros. Nadat de sleepverbinding was gelegd door twee bemanningsleden aan dek, volgde wat later de opdracht om de sleepverbinding op spanning te zetten en te gaan trekken. Kort daarop knapte de sleepkabel. De sleepkabel sloeg terug richting de sleper en sloeg de ramen kapot aan de kant van de brug waar de schipper aan het roer stond. De schipper en een matroos aan dek raakten gewond door het gebroken glas. De eigenaar (Smit/ Boskalis) startte een onderzoek, waaruit onder andere bleek dat de sleeptros brak door schavielen langs de kluis aan boord van het zeeschip.

Classificatie: Serious, incident afmeren en beloodsing

Aanvaring tijdens afmeren, Golden Ruby en Frontier Island, IJmuiden (Nederland), 26 januari 2016

In de Buitenhaven in IJmuiden vond een aanvaring plaats tussen de bulkschepen Golden Ruby en Frontier Island, beide varende onder de vlag van Hong Kong. De Golden Ruby was bezig met afmeren bij Tata Steel buitenkade. Hierbij maakte het schip een manoeuvre waardoor deze tegen de al afgemeerde Frontier Island aanvoer. De Golden Ruby liep een flinke deuk op in het achterschip; de Frontier Island had een gat in het achterschip.

Classificatie: Serious, incident afmeren en beloodsing

Geknapt sleepverbinding en schade aan schip. (Foto: Boskalis)



Deuk in het achterschip van de Golden Ruby. (Foto: Inspectie Leefomgeving en Transport)



Gat in het achterschip van de Frontier Island. (Foto: Inspectie Leefomgeving en Transport)



Aanvaring met golf, Fairmaster, Noord Atlantische Oceaan, 1 februari 2016

Op maandag 1 februari 2016 kwam de Fairmaster, onderweg naar de Canarische Eilanden, in uitzonderlijk slecht weer terecht noordwest van Ierland. Windkracht 11 werd gerapporteerd met zeer zware zeeegang. Hierbij kwam het schip in aanvaring met een uitzonderlijke golf wat resulteerde in water in de bak, twee ingeslagen ramen en een grote hoeveelheid water in de accommodatie. In de accommodatie ontstond schade aan deuren en schotten. Tijdens het dichtmaken van de ramen in het slechte weer raakte de bootsman gewond aan zijn hand. Deze verwonding werd na het consulteren van de Radio Medische Dienst verzorgd aan boord.

Classificatie: Serious

Aanvaring in de sluis, Nordana Sky en Vera Rambow, Kieler Kanaal (Duitsland), 5 februari 2016

Tijdens het afmeren in de sluis in het Kieler Kanaal kwam het Nederlandse vrachtschip Nordana Sky in aanraking met het Duitse vrachtschip Vera Rambow. Als gevolg hiervan ontstond een gat in het achterstevan van de Vera Rambow. De Nordana Sky raakte niet beschadigd. De Nordana Sky voer als laatste de sluis in. Het was de bedoeling om aan bakboordzijde aan te meren achter de Vera Rambow. Aan stuurboordzijde lag een ander schip, de Doggersbank. Op het moment van de aanvaring stond er een zuidwestenwind, windkracht 4. Door de wind dreigde de Nordana Sky tegen de Doggersbank aan te varen. De poging om aanvaring met de Doggersbank te voorkomen resulteerde echter in een aanvaring met de Vera Rambow.

Classificatie: Less Serious, incident afmeren



Foto's van de schade aan boord van de Fairmaster. (Foto's: Jumbo Shipping)

Gebroken pols door terugschietende tros, Rimini, La Coruna (Spanje), 19 februari 2016

Halverwege de middag omstreeks 14.50 uur vond in de Spaanse haven van La Coruna een ongeval plaats tijdens het ontmeren van het Nederlandse schip, de Rimini. Bij het ontmeren moest het slachtoffer de achtertros losgooien, echter op dat moment bewoog het schip op de deining die in de haven stond en waardoor de tros loskwam van de winch. De tros schoot daardoor terug en raakte de pols van het bemanningslid waardoor de pols op twee plaatsen brak.

Classificatie: Serious Injury, incident afmeren

Vera Rambow. (Foto: Symphony Shipping)



Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Ongeval met luikenwagen, Amadeus Amethyst, Antwerpen (België), 23 februari 2016

Omstreeks 16.30 uur maakte de bemanning van het Nederlandse schip Amadeus Amethyst het schip gereed voor passage door het Albertkanaal. Hiervoor moest de luikenwagen naar de 'rivierstand', van de normale positie op de rails naar een lage positie, gebracht worden. Hierdoor zakten de staanders van de luikenwagen inclusief een deel van de rail in het gangboord. De luikenwagen steunde op de spreader.

De bemanning verwijderde vervolgens de pinnen die de luikenwagen en rails in normale positie hielden. Een bemanningslid kreeg de pinnen niet los en gebruikte vervolgens een hamer. Daarop viel de luikenwagen aan een kant in het gangboord waarbij het bemanningslid aan het hoofd geraakt werd en ernstig hoofdletsel opliep.

Classificatie: Serious Injury

Aanvaring bij afvaren rivier, Lady Nora, Sutton Bridge (Verenigd Koninkrijk), 23 februari 2016

Het Nederlandse vrachtschip Lady Nora voer op weg naar zee tegen een ponton. Het schip verliet de haven en voer met een loods aan boord door een openstaande brug.

Terwijl het schip de brug passeerde, draaide het bakboord uit, maar kon niet op een nieuwe koers stabiliseren. Daarop voer het schip tegen een ponton en twee afgemeerd liggende loodsbotten aan. Bij de aanvaring vielen twee licht gewonden en zonk het ponton. Het schip liep geen schade op en vervolgde de reis naar Vlissingen.

Classificatie: Less Serious, beloodsing

Positie van de luikenwagen na het voorval. (Foto: de Bock Maritiem)



Positie van de luikenwagen aan stuurboordzijde. (Foto: de Bock Maritiem)



Het gezonken ponton. (Foto: Marine Accident Investigation Board)



Ongeval operatie luikenwagen, Abis Dover, Amsterdam (Nederland), 24 februari 2016

Aan het eind van de middag om 16.05 uur lag het Nederlandse vrachtschip Abis Dover in de haven van Amsterdam toen bij het dicht maken van de luiken van het ruim een bemanningslid gewond raakte. Om het ruim dicht te maken, verplaatste de bemanning luiken van het achterschip naar de juiste positie boven het ruim met behulp van de luikenwagen. Drie bemanningsleden voerden deze operatie uit, een bestuurder, een bemanningslid aan bakboord en een aan stuurboordzijde van de luikenwagen. Het bemanningslid aan bakboordzijde zorgde voor de juiste positionering van de luiken boven het ruim. Communicatie tussen deze bemanningsleden gebeurde met een portofoon. Het bemanningslid aan bakboordzijde struikelde over een dovetail die vast gelast zat op het dek, en greep zich vast aan de staander van de luikenwagen. Op dat moment werd het luik neergelaten en kwam de handschoen van het bemanningslid tussen de bewegende roller en de staander vast te zitten. Het bemanningslid verloor hierbij het topje van zijn wijsvinger.

Classificatie: Serious Injury

Reconstructie van positie van de hand van het bemanningslid tijdens het voorval. (Foto: Abis Shipping)



Aanvaring in de sluis, Ardea en Sundstraum, Terneuzen (Nederland), 27 februari 2016

Op zaterdag 27 februari 2016 lag de Nederlandse chemicaliëntanker Ardea afgemeerd in de sluis van Terneuzen, De Noorse chemicaliëntanker Sundstraum kwam de sluis binnenvaren, maar kreeg op dat moment problemen met de voortstuwing en voer tegen de afgemeerd liggende Ardea. De Sundstraum schoof langs de Ardea en sloeg daarna achteruit. De aanvaring vond plaats met een snelheid van ongeveer 2,5 knopen. De schepen raakten elkaar in de lange zijde boord tegen boord. Er was geen sprake van uitstroom van gevaarlijke stoffen, ernstige schade of gewonden.

Classificatie: Less Serious, beloodsing

Dovetail. (Foto: Abis Shipping)



Gewonde bij onderhoud aan kraan, Arklow Bridge, La Pallice (Frankrijk), 5 maart 2016

's Middags om 16.45 uur liep de Russische eerste stuurman van het Nederlandse vrachtschip Arklow Bridge een verwonding op aan zijn rechtervoet tijdens onderhoudswerkzaamheden aan de kraan. De ondergrond waarop hij liep was glad vanwege vocht en vuil. Hij gleed uit, viel en kwam een aantal meters lager terecht in het gangboord. De stuurman werd met de verwondingen naar het ziekenhuis vervoerd.

Classificatie: Serious injury

Medevac, Hermione, ten anker bij IJmuiden (Nederland), 11 maart 2016

Een medische evacuatie vond plaats nabij IJmuiden vanaf het Liberiaans gevlagde schip Hermione. Dit gebeurde laat in de ochtend. Een bemanningslid moest een touw vervangen van een drum aan dek. Om het touw makkelijk te kunnen vervangen hing hij de drum met behulp van kettingen ongeveer 20 cm boven dek, de drum raakte los en kwam tegen het been van het bemanningslid. Vanwege de aard van zijn verwondingen werd het slachtoffer met een helikopter van boord gehaald.

Classificatie: Serious injury

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Duimletsel bemanningslid, Bow Star, Botlekhaven (Nederland), 27 maart 2016

Tijdens onderhoudswerkzaamheden raakte de derde werktuigkundige van de onder Singaporese vlag varende chemicaliëntanker Bow Star tijdens het terugplaatsen van een cilinder in de hoofdmotor met zijn duim bekneld. Het bemanningslid verloor hierbij zijn duim en werd overgebracht naar een ziekenhuis. De hoofdbouwkundige bediende tijdens de werkzaamheden de kraan. Hierbij had hij geen zicht op derde werktuigkundige. Vermoedelijk raakte een stopbus op de cilinderstang los, waardoor de duim bekneld raakte. Het schip lag tijdens het ongeval afgemeerd in de Botlekhaven in Rotterdam.

Classificatie: Serious injury

Beknelling onder platen, Maersk Kalmar, Xingang (China), 28 maart 2016

Het Nederlandse containerschip Maersk Kalmar voer in de aanloop naar de Chinese haven van Xingang. Bemanningsleden verplaatsten zware stalen platen die tegen de accommodatie aan stuurboord op het hoofddek stonden naar een daarvoor ingerichte opslagruimte in de machinekamer met behulp van de monorail. Tijdens het werk werd besloten de platen toch aan dek op te slaan tegen de achterzijde accommodatie. Door de te verticale stand van de platen, vielen de reeds geplaatste platen om. Dit gebeurde op het moment dat een schoor werd weggehaald om een volgende plaat neer te zetten. Een bemanningslid kwam klem te zitten tussen de platen en de rand van het luik naar de machinekamer. De andere bemanningsleden haalden de platen van het slachtoffer af met behulp van kettingen. Het schip voer daarna zo snel mogelijk de haven in waar het bemanningslid naar het ziekenhuis ging. Het bemanningslid hield aan het ongeval drie beschadigde wervels over.

Classificatie: Serious injury



Positie platen, de sjoorringen waren niet geplaatst op het moment van het ongeval

Positie beknelling bemanningslid. (Foto: Maersk Ship Management BV)

Schroef verloren en bijna aanvaring platform, UK-19 Marja Netty, Noordzee, 1 april 2016

Tijdens het vissen verloor de UK-19 Marja Netty een schroef op de Noordzee nabij het platform Q1 Helder. De bemanning van het vissersschip was de netten aan het ophalen toen het schip ineens stuurloos werd. De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en Kustwacht kwamen ter plaatse omdat de UK-19 richting het platform Q1 Helder dreef. De Kustwacht zetten een helikopter in om de bemanning van het platform uit voorzorg te evacueren. Een reddingboot van de KNRM nam het vissersschip op sleeptouw en voorkwam daarmee een aanvaring met het platform. Een viskotter die in de buurt was nam de sleep over en sleepte het schip naar de haven van Den Helder. Na een duikinspectie bleek de moer die de schroef op zijn plaats houdt, verdwenen te zijn en lag de schroef in de schroefastunnel.

Classificatie: *Serious*

Beklemming onder luikenwagen, Arklow Resolve, Amsterdam (Nederland), 4 april 2016

Aan boord van het Nederlandse vrachtschip Arklow Resolve kwam een bemanningslid beklemd te zitten onder de luikenwagen. Het schip lag in Amsterdam toen de bemanning constateerde dat de luikenwagen een vreemd geluid maakte terwijl deze over de rails reed. Bemanningsleden inspecteerden daarom de luikenwagen en liet deze daartoe langzaam rijden. Een bemanningslid liep met de luikenwagen achterwaarts mee aan bakboordzijde in het gangboord en keek, met behulp van een zaklantaarn of hij de oorzaak van het geluid kon ontdekken. Hierbij raakte hij met zijn onderarm bekneld en moest in het ziekenhuis behandeld worden.

Classificatie: *Serious injury*

Aanvaring, Bomar Juno en Relume, IJmondhaven (Nederland), 8 april 2016

's Middags omstreeks 17.00 uur kwam de Maltees gevlagde chemicaliëntanker Bomar Juno in aanvaring met het stilliggende schip Relume, varende onder de vlag van Bahama. De Bomar Juno moest achteruit de IJmondhaven (Monnikendamkade Jetty 1) in. De kapitein zei meerdere keren tegen de loods dat het beter was om snelheid te minderen, de loods zei tegen de kapitein dat het schip door de stroom snelheid zou verminderen. Na het zwaaien voer de Bomar Juno achteruit naar de ligplaats. De loods gaf verschillende orders voor- en achteruit na elkaar, daarna reageerde de Controllable Pitch Propellor (CPP) niet meer. Via de machinekamer werd gevraagd over te schakelen op noodbediening. De bemanning kon de aanvaring met de Relume niet voorkomen wat resulteerde in verfschade op de huid. Om het schip weer vrij te varen gebruikte de bemanning de boegschroef. Echter, hierdoor kwam het achterschip kort tegen de kade. De bemanning kreeg uiteindelijk weer controle over de CPP, waarna de kapitein en de loods besloten nog een keer te zwaaien om bakboord voor de kant te komen. Voor de kant liggend werd de CPP gereset en werkte vervolgens weer naar behoren.

Classificatie: *Less Serious, incident afmeren en beloodsing*

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 rapporten over de crash van Malaysia Airlines vlucht MH17, over Koolmonoxide - onderschat en onbegrepen gevaar en het kapseizen van twee beunschepen.

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 crisis-beheersing 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
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 2016

Foto's

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

Bronvermelding foto voorkant:
foto 3: Inspectie Leefomgeving en Transport