



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 2016 - april 2017



Voor het doen van onafhankelijk onderzoek ter lering is het van groot belang dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid na een (ernstig) scheepvaartongeval zo spoedig mogelijk kan beschikken over de gegevens die op het schip zijn vastgelegd. Deze gegevens worden aan boord van de grotere zeeschepen opgeslagen in de Voyage Data Recorder, ook wel de VDR genoemd. Deze recorder is min of meer vergelijkbaar met de 'zwarte doos' in een vliegtuig. Voor het vaststellen van de precieze toedracht van een voorval en de aanbevelingen hoe herhaling in de toekomst kan worden voorkomen, is het van cruciaal belang dat deze gegevens beschikbaar worden gesteld aan de onderzoekers.

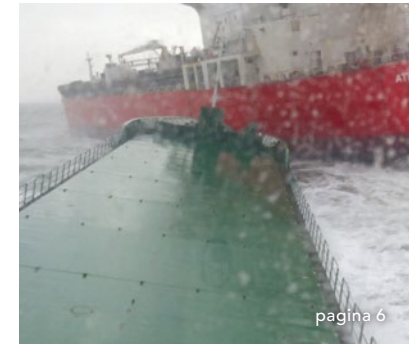
De Onderzoeksraad merkt dat bij Nederlandse rederijen en scheepsbemanningen soms onduidelijk is aan wie zij na een (bijna) ongeluk de gegevens uit de VDR ter beschikking moeten stellen. De Onderzoeksraad is van mening dat deze gegevens alleen gebruikt mogen worden voor onderzoek ter lering en niet voor een strafrechtelijk onderzoek. Hierin wordt de Onderzoeksraad gesterkt door nationale en internationale wet- en regelgeving. In de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid is geregeld hoe de gegevens die de Raad opvraagt, worden beschermd. Uiteindelijk bepaalt de Onderzoeksraad welke onderzoeksgegevens in het eindrapport kunnen worden gepubliceerd. Alle overige, niet gepubliceerde onderzoeksgegevens blijft vertrouwelijk, tenzij deze betrekking heeft op een strafrechtelijk onderzoek naar bepaalde zware misdrijven zoals bijvoorbeeld moord, doodslag of terrorisme.

De Onderzoeksraad vindt duidelijkheid over het beschikbaar hebben van deze VDR-gegevens zo belangrijk dat het hoofdartikel in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart aan dit onderwerp gewijd is.

Tjibbe Joustra, voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 3



pagina 6



pagina 8

Informatie uit Voyage Data Recorders en ongevalsonderzoek

De VDR en het ongevalsonderzoek

Voor het onafhankelijke onderzoek ter lering na een ernstig scheepvaartongeval is het van groot belang om zo spoedig mogelijk over de op het schip vastgelegde gegevens te kunnen beschikken. Deze gegevens worden aan boord van de grotere zeeschepen opgeslagen in de VDR. Een VDR slaat ondermeer continu gegevens op over de navigatie van het schip, zoals de snelheid, positie en koers. Ook de communicatie op de brug, alarmen, radarbeelden en motorgegevens worden geregistreerd. Door het gebruik van deze gegevens in een ongevalsonderzoek kan, met behulp van ondersteunende programmatuur, een onomstreden beeld van de situatie op het moment van het ongeval gegeven worden.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid pleit al geruime tijd voor het verplicht stellen van niet alleen het plaatsen, maar vooral ook het correct gebruiken van de VDR op alle Nederlandse zeeschepen. Zo dient de bemanning de VDR-apparatuur aan boord van een zeeschip regelmatig te testen en te onderhouden. De kapitein moet zorgen dat de gegevens uit de VDR direct na een ongeval opgeslagen worden, door de VDR de gegevens te laten *saven*. Gebeurt dit niet direct dan worden de gegevens overschreven. Scheepsongevallen gebeuren vaak op plaatsen waar onderzoekers niet direct ter plaatse kunnen gaan om zelf de gegevens zo snel mogelijk veilig te stellen. De kapitein heeft hierin dus een belangrijke taak.

Onwetendheid over de werking van de VDR-apparatuur leidt niet zelden tot het verloren gaan van gegevens. Internationaal wordt ook al jarenlang het belang van de aanwezigheid van een werkende VDR op zeeschepen benadrukt, samen met een goede instructie tot het gebruik ervan.

Eigendom en het gebruik van de gegevens van de VDR

De Onderzoeksraad voor Veiligheid krijgt regelmatig vragen over het eigendom en het verkrijgen van de beschikking over de gegevens van de VDR. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft hierover in de SOLAS Conventie een set richtlijnen opgesteld. Hierin wordt ingegaan op het gebruik van de gegevens uit de VDR voor, gedurende en na een onderzoek.

Deze IMO-richtlijnen geven aan dat:

- De eigenaar van het betreffende schip onder alle omstandigheden en te allen tijde eigenaar van de VDR en de daarop staande gegevens blijft.
- De eigenaar van het schip na een (bijna) ongeval alle opgenomen gegevens aan de onderzoeker ter beschikking dient te stellen.
- De onderzoeker de originele VDR-capsule voor onderzoek mag meenemen en deze gedurende het onderzoek in verzekerde bewaring neemt.
- De onderzoeker verantwoordelijk is voor het (laten) downloaden en uitlezen van de informatie en hij de eigenaar van het schip gedurende het onderzoek op de hoogte dient te houden.
- Een kopie van de gegevens uit de VDR in een vroeg stadium aan de eigenaar van het schip verstrekt dient te worden.
- Verdere toegang tot de informatie zal worden beheerst door toepassing van de nationale wetgeving van de vlaggenstaat, kuststaat en andere staten die een aanzienlijk belang hebben.

In de IMO-richtlijnen wordt dus expliciet verwezen naar het toepassen van nationale wetgeving. Deze nationale wetgeving geldt voor ons land in de Nederlandse territoriale wateren, maar ook voor Nederlands geregistreerde schepen die zich waar ook ter wereld buiten territoriale wateren bevinden. Voor het gebruik van gegevens uit de VDR door onderzoekende partijen is artikel 69 van de 'Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid (Rijkswet Ovv)' van groot belang. Met dit artikel is namelijk bepaald dat gegevens die geregistreerd zijn door een reisgegevensrecorder (lees VDR), alsmede transcripten daarvan, niet als bewijs in een strafrechtelijke, tuchtrechtelijke of civielrechtelijke procedure kunnen worden gebruikt en dat op grond van gegevens uit de VDR geen disciplinaire maatregel, bestuurlijke sanctie of bestuurlijke maatregel kan worden gebaseerd. In hetzelfde wetsartikel staat ook dat de reisgegevensrecorder niet in beslag mag worden genomen of ter inzage worden

gevorderd ten behoeve van een strafrechtelijk, tucht-rechtelijk, bestuurlijk of disciplinair onderzoek.

In het betreffende artikel wordt echter wel één belangrijke uitzondering gemaakt. De reisgegevens recorder mag wel in beslag worden genomen door het openbaar ministerie wanneer er een strafrechtelijk onderzoek naar een gijzeling, moord, doodslag of een strafbaar feit met een terroristisch oogmerk wordt uitgevoerd. Deze gegevens van de recorder mogen in dat geval wel als bewijs gebruikt worden in de strafzaak.

Dat bepaalde informatie, waaronder de gegevens opgenomen op een VDR, niet in juridische procedures gebruikt mogen worden is vooral bedoeld om betrokkenen te beschermen, waarbij de onderzoeksinformatie niet ten nadele van betrokkenen gebruikt mag worden.

In de praktijk betekent dit dat de gegevens uit de VDR dus alleen afgegeven moeten worden aan de onderzoeker die het onafhankelijk onderzoek ter lering uitvoert (in Nederland de Onderzoeksraad voor Veiligheid) en niet aan andere mogelijk betrokken partijen zoals de



VDR-Capsule.



VDR-apparatuur aan boord van een zeeschip.

politie, een inspectiedienst of het openbaar ministerie, tenzij er van de hierboven genoemde uitzonderingen sprake is.

De Nederlandse 'Rijkswet Ovv' is van toepassing op Nederlands grondgebied en in Nederlandse territoriale wateren (inclusief de gebieden in het Caribische gedeelte van het Koninkrijk) en aan boord van Nederlandse schepen. Daar is de bescherming van onderzoeksinformatie, waaronder de gegevens op een VDR, zoals hierboven beschreven van toepassing.

In principe geldt, in geval van een ongeval aan boord van een Nederlands schip in internationale wateren, dat de gegevens uit de VDR dus alleen aan onderzoekers

afgegeven hoeven te worden, indien geen sprake is van de eerdergenoemde uitzondering. De praktijk is echter vaak anders. Wanneer een schip een buitenlandse haven aandoet na een ongeval komt het voor dat lokale autoriteiten aan boord gaan en de gegevens uit de VDR mee willen nemen. In veel gevallen is het de politie die aan boord komt en de gegevens opeist en niet de nationale onafhankelijke onderzoeksinstantie.

Een Nederlands zeeschip dat zich op het moment van een ongeval binnen buitenlandse territoriale wateren bevindt kan te maken krijgen met de nationale wetgeving van de betreffende staat, wat kan betekenen dat de VDR-gegevens moeten worden afgegeven aan de lokale autoriteiten.

Samengevat

VDR-gegevens mogen in Nederland enkel gebruikt worden voor het onafhankelijk onderzoek ter lering. Voor dit onafhankelijk onderzoek is de beschikbaarheid van de vastgelegde gegevens van groot belang. Goed onderhoud en geregeld testen van de VDR-apparatuur en het opslaan van de gegevens na een ongeval door de bemanning zijn daarvoor essentieel. Ook is het voor iedere Nederlandse rederij en hun bemanningen van belang dat zij op de hoogte zijn van de regels in de Nederlandse wetgeving rondom het afgeven van de gegevens uit de VDR, waarbij zij ook altijd zelf kunnen beschikken over de gegevens. In internationaal verband spant de Onderzoeksraad voor Veiligheid zich in te komen tot een met de Nederlandse situatie vergelijkbare bescherming van informatie afkomstig uit Voyage Data Recorders.

Ongevalse-classificatie

In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart 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, en gepubliceerde rapporten in de periode tussen 1 november 2016 en 1 mei 2017.

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.

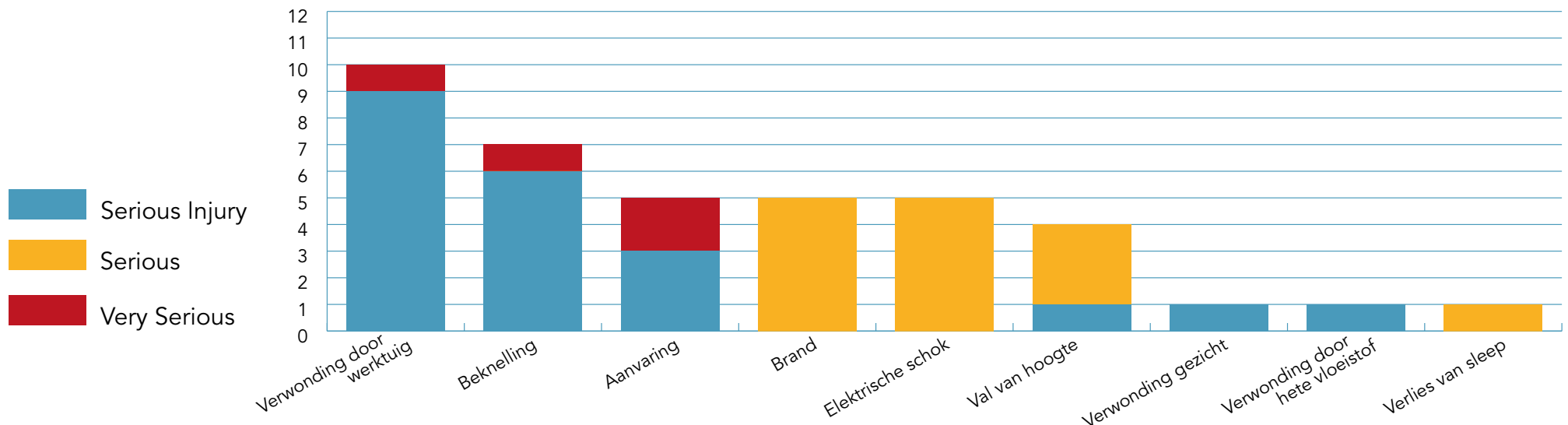
Less serious: ongeval dat niet als 'very serious' of 'serious' gekwalificeerd kan worden.

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.

In deze rapportage staan de voorvallen opgenomen uit de categorieën: *very serious*, *serious* en *serious injury*. Daarnaast zijn de voorvallen opgenomen die betrekking hebben op de prioriteiten van de Raad.

Ongevallen in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart



Ongevallen met de classificatie Very Serious, Serious en Serious Injury tussen 1 mei en 1 november 2017, ingedeeld naar type.

Gepubliceerde rapporten

Matroos raakt zwaar gewond, Lisa Essberger, Havenmondung Barcelona, 23 oktober 2015

Op zondag 23 oktober 2015 omstreeks 13.30 uur verliet de Nederlandse chemicaliëntanker Lisa Essberger de haven van Barcelona (Spanje). Op het voorschip waren aan bakboord twee matrozen bezig; één was bezig om met behulp van de lier een tros op te schieten op de trommel en één was bezig met het zeevast zetten van het anker. De matroos die bezig was met de tros raakte met zijn linkerbeen verstrikt in de tros en werd meegesleept tegen de kop van de lier. Door te schreeuwen kon de matroos zijn collega op het voordek waarschuwen. Deze stopte direct de lier en informeerde de brug over het ongeval. De gewonde matroos zat beknelde met zijn linkerbeen tussen de kop van de lier en de liertrommel. De matroos liep hierbij een open beenbreuk op.

Een reddingsboot bracht het slachtoffer naar de haven van Barcelona, waarna hij met een ambulance naar een

ziekenhuis vervoerd werd. In het ziekenhuis bleek dat het onderbeen niet meer te redden was en moest worden geamputeerd.

Naar aanleiding van dit voorval is door de Spaanse *Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos* (CIAIM) een onderzoek uitgevoerd dat resulteerde in de volgende bevindingen:

- onervarenheid of vermoeidheid van de betrokken matroos speelden geen rol;
- technisch gezien was het hydraulisch aangedreven meergerei in goede staat;
- voor het bedienen van de lier was het niet vereist dat er permanent een extra persoon aanwezig te zijn, dit vormt een risico als er iets misgaat met de lier.

De CIAIM trok hierbij de conclusie dat indien er sprake is van een fysieke bedreiging voor een bemanningslid bestaat, het te allen tijde nodig is dat een ander bemanningslid aanwezig is om de uitrusting veilig te kunnen stoppen. De rederij heeft voor al haar schepen afdoende maatregelen hiertoe genomen.

Classificatie: *Very Serious*

Aanvaring in ankergebied, Arklow Rambler en Atlantic Jupiter, Maasaanloopgebied, 8 februari 2016

Op maandag 8 februari 2016 kwam de Hongkongse tanker Atlantic Jupiter in aanvaring met het Nederlandse vrachtschip Arklow Rambler. De Arklow Rambler liep hierbij schade op aan de boeg en de Atlantic Jupiter liep een scheur van 15 meter op net boven de waterlijn. Beide schepen lagen voor anker in ankergebied 4E, nabij de haven van Rotterdam. Door slechte weersomstandigheden boden de ankers van beide schepen onvoldoende houvast en dreven ze van hun positie af. De Atlantic Jupiter besloot vervolgens om het anker aan boord te halen en al varende beter weer af te wachten. Echter, bij de manoeuvre die de Atlantic Jupiter uitvoerde na het ophalen van het anker, dreef de Atlantic Jupiter naar de Arklow Rambler, waardoor een aanvaring plaatsvond. De Arklow Rambler is vervolgens de haven van Rotterdam

binnengevaren. De Atlantic Jupiter volgde, maar pas negen uur later.

Naar aanleiding van het onderzoek is de Onderzoeksraad voor Veiligheid tot de volgende conclusies gekomen:

Het ankergebied bij de haven van Rotterdam heeft één barrière voor het voorkomen van aanvaringen, namelijk het houden van voldoende afstand. Hiervoor zijn diverse controles ingebouwd, die niet konden voorkomen dat een aanvaring plaatsvond:

- Afstand tussen schepen: de Arklow Rambler en Atlantic Jupiter hielden onvoldoende afstand van elkaar om op tijd te kunnen reageren op een onverwachte situatie.
- Anker: door het ophalen van het anker van de Atlantic Jupiter en de daaropvolgende manoeuvre, behielden zij onvoldoende controle over het schip.
- Communicatie: de communicatie tussen de betrokken partijen was onduidelijk voor, tijdens en na de aanvaring. Er werd geen gebruik gemaakt van de Standard Marine Communication Phrases (SMCP) door de schepen.
- Situationeel bewustzijn: de kapitein op de Atlantic Jupiter was zich niet bewust van het effect dat de wind en stroming had op zijn schip, na het hijsen van het anker.

Aan boord van de Atlantic Jupiter en Arklow Rambler hebben de bemanningsleden veel handelingen uitgevoerd na de aanvaring. Een aantal beheersmaatregelen werd hierbij echter niet of onvoldoende ingezet.

- Veilige navigatie: direct na de aanvaring kreeg de veilige navigatie aan boord van de Atlantic Jupiter te weinig aandacht, waardoor bijna een tweede aanvaring ontstond.
- Communicatie: Maasaanloop VTS was zich lange tijd niet bewust van de aanvaring door onduidelijke communicatie en het ontbreken van urgentie in de boodschappen van de Atlantic Jupiter en Arklow Rambler. Er werd geen gebruik gemaakt van de Standard Marine Communication Phrases (SMCP) door de schepen.

Gepubliceerde rapporten

- VTS had sneller door kunnen vragen nadat bekend was dat een aanvaring had plaatsgevonden, om zo een beter beeld van de situatie te krijgen.
- Veilige haven: de Arklow Rambler kon door acties ondernomen door Arklow Shipping snel de haven binnenkomen. De Atlantic Jupiter nam echter risico door voor lange tijd in slecht weer met een groot gat in het schip rond te varen.

Op basis van deze conclusies trekt de Onderzoeksraad een aantal lessen:

- Schepen in een ankergebied zijn zelf verantwoordelijk voor het nemen van voldoende afstand van andere schepen. Gezien de complexe situatie, is niet alles in regels vast te leggen, en is goed zeemanschap vereist. Houdt hierbij rekening met factoren zoals het weer en de lading van het schip. Voldoende afstand houdt in dat een schip in staat is te anticiperen op onverwachte situaties en bewegingen van andere schepen.
- VTS en schepen dienen te zorgen voor vlotte, eenduidige communicatie, om zo op tijd beslissingen te kunnen nemen met de juiste informatie.

De *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) van de International Maritime Organization zijn juist voor dit doel ontwikkeld. De beheersing van het SMCP is een minimale eis voor officieren belast met de navigatiewacht en dient in acht te worden genomen.

- Neem geen onnodige risico's door verder te varen met grote schade aan het schip: zoek zo snel mogelijk een veilige haven. Extra kosten die hier mogelijk aan verbonden zijn, dienen niet op te wegen tegen de veiligheid van de bemanning.
- Als een VDR aan boord verplicht is, zorg dat deze ook werkt. De VDR draagt bij aan het achterhalen van de oorzaak van een ongeval, en daarmee aan de lessen die geleerd kunnen worden en de veiligheid van de scheepvaart.

Classificatie: *Serious*

Het volledige rapport vindt u op <https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/2217/aanvaring-in-ankergebied-8-februari-2016>



De schepen krabden achteruit vanaf het ankergebied, waarna de Atlantic Jupiter het anker hees en naar het zuiden wilde varen. Bij deze manoeuvre raakte de Atlantic Jupiter de Arklow Rambler. (Bron: Google Earth)



Moment vlak voor de aanvaring gezien vanaf de brug van de Arklow Rambler. (Bron: Arklow Shipping)

Matroos gewond aan hand tijdens afmeren in de haven van Amsterdam, 5 februari 2016

Het Maltese vrachtschip Vola 1 voer op 5 februari 2016 de Vlothaven in Amsterdam binnen. Een Nederlandse loods voerde de navigatie en het schip werd daarbij geassisteerd door twee havensleepboten.

Na het uitgeven van de achterspring en daarna de achtertros gaf de loods de opdracht om de achtersleepboot los te maken. De sleeptros van de achtersleepboot was vastgemaakt op een enkele bolder, geleid via de middelste panamakluis. De kapitein gaf deze opdracht door aan de tweede stuurman, die de leiding had over de meerploeg op het achterdek. De andere leden van de meerploeg waren een fitter, een motorman en twee matrozen. Alle leden van het meerteam droegen beschermende kleding, veiligheidshelm, veiligheidsschoenen en handschoenen.

De sleeptros was slap. De voorloop van de sleepdraad werd rond de kop van de lier genomen door matroos 1. De tweede stuurman en matroos 2 tilden samen het oog van de sleeptros met de hand van de bolder. Voordat het oog van de sleeptros vrij was van de bolder kwam de sleeptros, onvoorzien, strak te staan. De linkerhand van

matroos werd mee gegrepen en kwam klem te zitten tussen het oog van de sleeptros en de bolder. De fitter bediende de lier (met de voorloop van de sleepdraad). De motorman was bezig met de achtertros. De matroos liep door de beknelling verwondingen op aan linkerhand en vingers. Eerste hulp aan boord werd verleend en hij werd met een ambulance naar het ziekenhuis gebracht.

Naar aanleiding van dit voorval is door de *Maltese Marine Safety Investigation Unit* (MSIU) een onderzoek uitgevoerd dat resulteerde in de volgende bevindingen:

- Er was onvoldoende informatie-uitwisseling tussen de loods en de sleepbootkapitein.
- De tweede stuurman had geen direct (oog) contact met de sleepboot gemaakt. Hij vertrouwde op de radiocommunicatie met zijn kapitein. De Marine Guidance Note 308 (*Marine and Coastguard Agency*) raadt aan om goede communicatie te houden tussen het geassisteerde schip en de sleepboot zodat aanwijzingen betreffende de sleeptros begrepen worden en onverwachte belasting van de sleeptros voorkomen wordt.
- Het voorschrift om bij het gebruik van de voorloop eerst loos uit de sleepdraad te trekken, deze dan

“af te stoppen” met een draadstopper, voordat het oog van de sleepdraad van de bolder wordt afgenomen werd niet nageleefd. Sleeptrossen waar nog kracht op staat moet men nooit proberen los te gooien.

- Op het moment dat het oog van de bolder zou worden getild kwam er kracht op de sleeptros. De kapitein vermoedt dat een beweging van de sleepboot, naar eigen inzicht van de sleepbootkapitein, de sleeptros op spanning bracht.
- Alle bemanningsleden van de Vola 1 waren Bulgaars. De kapitein communiceerde in het Engels met de afmeerploegen om misinterpretatie van de loods-aanwijzingen te voorkomen. Er zijn aanwijzingen dat de loods en de sleepbootkapitein in het Nederlands communiceerden ondanks het verzoek van de kapitein om over te schakelen naar het Engels.

Na het ongeluk heeft de rederij de veiligheidshandboeken en -procedures herzien. Daarnaast is het ongeval uitvoerig behandeld, onder andere in de veiligheidscommissie en bij overleggen met de officieren.

Classificatie: *Serious*

Gestarte onderzoeken

Met benzeen beladen binnenvaartschip vaart tijdens mist dwars door de stuw, Grave, 29 december 2016

Op donderdag 29 december 2016 rond 19:30 uur voer een met benzeen beladen binnenvaarttanker in dichte mist door een stuw in de Maas ter hoogte van Grave. Bij het ongeval zijn geen slachtoffers gevallen. De materiële schade (aan stuw en schip) en de gevolgen voor de maatschappij (bewoners en bedrijven in het omliggende gebied en de binnenvaartsector) waren zowel op de korte als de langere termijn aanzienlijk. De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart dat zich niet alleen op de aanvaring zelf richt, maar ook op de wijze waarop is omgegaan met de gevolgen.

Classificatie: Volledig onderzoek

Bemanningslid overleden na val overboord tijdens loswerkzaamheden, Moerdijk, 30 december 2016

Op donderdag 30 december is rond het middaguur, tijdens de loswerkzaamheden, een matroos overboord gevallen. De matroos was bezig met het 'lostikken' van de twistlocks. Vervolgens viel hij in het water. Hij werd in eerste instantie niet gezien of gevonden en na een half uur waren duikers in het water om de matroos te zoeken. Deze hebben hem na ongeveer een kwartier gevonden en uit het water gehaald. Het slachtoffer werd direct gereanimeerd en met een ambulance onder politiebegeleiding naar het ziekenhuis gebracht. Later die nacht is het slachtoffer in het ziekenhuis overleden.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart naar dit ongeval.

Classificatie: Very Serious



Schade aan de stuw in Grave na een aanvaring met een binnenvaartschip.

Dodelijk ongeval aan boord van sleep-hopperzuiger, Denemarken, 17 maart 2017

Aan boord van een Nederlands baggerschip vond op 17 maart 2017 nabij Esbjerg (Denemarken) een dodelijk ongeval plaats. Aan boord van het schip werd een nieuwe kapitein ingewerkt. Als er geen lading aan boord is, vaart het schip altijd in ballast. Afhankelijk van de weersomstandigheden wordt er meer ballast gezet, zodat het schip rustiger op de golven ligt. Op de brug werd de procedure van het ballasten uitgelegd en de pomp werd gestart. Het water komt dan via de laadbuis van het schip, via diverse openingen in de laadbuis in het ruim. Een aantal seconden na het starten van de pomp zag de bemanning die aanwezig was op de brug een persoon uit de laadbuis het ruim in spoelen. Dit bleek een van de twee lassers van het schip te zijn. De pomp werd meteen gestopt en er werd een reddingsactie op touw gezet. Het lichaam van het slachtoffer is uiteindelijk door duikers van de brandweer in de haven van Esbjerg uit het ruim gehaald.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een onderzoek gestart naar dit ongeval.

Classificatie: Very Serious

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

Bemanningslid komt klem te zitten tussen accommodatie en luikenwagen, Stettin (Polen), 2 december 2016

Op 2 december 2016 kwam op een onder Nederlandse vlag varende vrachtschip een bemanningslid om. Het schip was aan het laden in de haven van Stettin in Polen tijdens regenachtige omstandigheden. Tijdens het laden, rond half twee in de ochtend, moest één van de luiken aan de achterzijde verplaatst worden. Hiervoor gebruikte men de luikenwagen, maar de wielen van de luikenwagen slipten over de rails. Om de wielen wat meer grip te geven strooide men zand op de rails. De luikenwagen met het luik kwam uiteindelijk in beweging, maar aangekomen op de plaats waar het luik geplaatst moest worden slipten de wielen wederom waardoor de luikenwagen doorgleed over de rails. Het slachtoffer kwam daardoor klem te zitten tussen het luik en de accommodatie en overleed ter plaatse.

De *State Commission on Maritime Accident Investigation* (PKBWM) uit Polen is een onderzoek gestart naar dit voorval. Nederland heeft een aanmerkelijk belang en de Onderzoeksraad voor Veiligheid ondersteunt het onderzoek waar nodig.

Classificatie: *Very Serious*

Fataal letsel na val op zee, Noordzee nabij Hoek van Holland, 31 december 2016

Op 31 december 2016 rond 12.30 uur vertrok een Poolse zeesleepboot zonder sleep vanaf Hoek van Holland naar zee. Ongeveer 10 minuten na het passeren van de havenhoofden bij Hoek van Holland vond een bemanningslid de hoofdwerktuigkundige onderaan de trap van de accommodatie. Het slachtoffer was bewusteloos en bloed sijpelde uit zijn oren. Men besloot om direct terug te varen naar Hoek van Holland. Het slachtoffer werd met een ambulance naar een ziekenhuis overgebracht, alwaar het slachtoffer uiteindelijk is overleden.

De *State Commission on Maritime Accident Investigation* (PKBWM) uit Polen is een onderzoek gestart. De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft hierbij assistentie verleend.

Classificatie: *Very Serious*

Sleep van zeesleper zinkt west van Texel, 30 april 2017

Op 29 april 2017, laat in de avond, vertrok onder stormachtige weersomstandigheden een Poolse zeesleper met een sleep uit Den Helder. De bestemming was een haven in Finland. Het gesleepte vaartuig was een veerpont die 44 jaar in gebruik was geweest op de Rijn in Duitsland. De zeesleper had eerder die week zijn sleep vanuit Rotterdam op sleep genomen. De veerpont was 'zeeklaar' gemaakt voor de reis.

Toen het transport zich in de nacht van 29 op 30 april west van het eiland Texel bevond kwam de sleep in ernstige problemen. De sleepboot heeft de Kustwacht geïnformeerd en men heeft geprobeerd om de sleep dichterbij de kust te brengen. Een schip van de Nederlandse Kustwacht was ter plaatse toen de sleep kapseisde en zonk. Er waren geen personen aan boord van de sleep en de brandstoftanks waren leeg.

De *State Commission on Maritime Accident Investigation* (PKBWM) uit Polen is een onderzoek gestart.

Classificatie: *Serious*



Doorgegleden luikenwagen. (Foto: PKBWM)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Pols gebroken in machinekamer, Eurodam, Middellandse Zee, 3 november 2016

Een bemanningslid van het Nederlands cruiseschip Eurodam brak zijn pols tijdens werk in de machinekamer. Het voorval vond plaats op 3 november 2016. Hij werd geraakt door een cilinder, waardoor hij zijn evenwicht verloor en ten val kwam.

Classificatie: Serious injury

Twee vingers klem, Wes Amelie, Rotterdam, 5 november 2016

Het containerschip Wes Amelie (vlag Antigua en Barbuda) lag op 5 november 2016 afgemeerd in de Waalhaven in Rotterdam. Bij het sluiten van een waterdicht toegangsluik beknelde een matroos twee vingers. Hij kwam uit de boegschroefruimte en raakte bekneld tussen het contragewicht van het toegangsluik en een stalen beugel waarmee de brandblusleiding is

vastgezet. Gevolg was dat een vinger gekneusd werd en botten in zijn pink werden verbrijzeld.

Classificatie: Serious injury

Aanvaring met kade na breken sleepverbinding, Vechtborg, Skagen (Denemarken), 5 november 2016

In de avond van 5 november 2016 lag het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Vechtborg gemeerd in de haven van Skagen (Denemarken). Tijdens slecht weer (windkracht 8) braken de trossen van het schip. Er werd besloten om te vertrekken en het schip manoeuvreerde met behulp van een sleepboot naar de ankerplaats. Tijdens dit manoeuvreren brak rond half elf 's avonds de sleeptros en verdaagde het schip tegen het havenhoofd waarna het schip op de rede van Skagen ten anker ging. Na een inspectie van het schip, onder de waterlijn, mocht het op een later tijdstip weer vertrekken.

Classificatie: Serious

Val van valreep, Arklow Manor, Moerdijk, 10 november 2016

Bij vertrek van het Ierse vrachtschip Arklow Manor vanuit Moerdijk, op 10 november viel om ongeveer 22.00 uur een matroos van hoogte naar beneden. Hij assisteerde de bootsman bij de valreep tijdens het ontmeren van het schip. De bootsman haalde de valreep op. Het schip bewoog met haar achterkant weg van de kade, waardoor de achterspring de valreep dreigde te raken. De matroos krom op de valreep en probeerde deze valreep vrij te duwen van de spring. Dit lukte niet; de valreep werd omhoog bewogen door de achterspring die strak kwam te staan. Hierdoor verloor de matroos zijn evenwicht en viel ongeveer 6 meter naar beneden op de kade. Hij hield er een gebroken enkel aan over.

Classificatie: Serious injury



Arklow Manor. (Foto: Ria Maat)

Gronding door black out, X-Press Etna, Nieuwe Maas, 13 november 2016

Het Maltese vrachtschip X-Press Etna was op 13 november 2016 net uit de haven van Rotterdam vertrokken en voer op de Nieuwe Maas toen het een black out kreeg. De hoofdwerktuigkundige herstelde het vermogen direct, maar het schip kreeg nogmaals een black out. Door de stroming van de rivier en de nabijheid van ondiep water, raakte het schip vast aan de grond. Nadat het vermogen handmatig was hersteld, kon het schip tijdens vloed, diezelfde dag om ongeveer 13.00 uur, met hulp van twee sleepboten verder varen. Voordat het schip haar reis vervolgde vond eerst een inspectie plaats. Deze wees uit dat een regelaar van een generator waarschijnlijk door slijtage defect was geraakt. Het schip liep verder geen schade op en andere technische tekorten zijn niet ontdekt.

Classificatie: Serious



Frio Petropavlovsk in de Noordersluis te IJmuiden. (Foto: Lammert Melk)

Medische evacuatie, Morgenster, 100 NM NNW Den Helder, 15 november 2016

Een bemanningslid van het Nederlands vissersschip Morgenster (HD-29) raakte op 15 november 2016 ernstig gewond aan zijn hand tijdens werkzaamheden in het vriesruim. Hij bevond zich in het vriesruim en had de sponning van de deur vast toen deze door de scheepsbewegingen dichtviel. Hierbij verloor het bemanningslid een gedeelte van een vinger. Een SAR-helikopter heeft het bemanningslid opgehaald en aan land gebracht. Vervolgens is hij per ambulance naar een ziekenhuis van Alkmaar vervoerd.

Classificatie: Serious Injury

Stranding, Frio Petrapovlovsk, IJmuiden, 19 november 2016

Het koel-vriesschip Frio Petropavlovsk (vlag Saint Kitts en Nevis) kreeg op 19 november 2016 kort voor het binnenvaren van de monding van IJmuiden een sterke draaiing over stuurboord, die middels roer en schroef niet meer te stutten was. Hierdoor strandde het schip rond 19.30 uur op de zuidelijke pier van IJmuiden. Het schip voer onder loodsaanwijzingen. Na het aan de grond lopen op de zuidelijke pier was loskomen op eigen kracht niet mogelijk. Ongeveer een half uur na de stranding werd het schip los getrokken met de hulp van twee sleepboten. Bij een inspectie werden geen lekkages aangetroffen.

Classificatie: Serious

Aanvaring tussen de containerschepen Victoria en Berwick, Ankerplaats Schouwenbank, 20 november 2016

Op zondagochtend 20 november 2016 om 10.50 uur kwamen de containerschepen Victoria, varende onder de vlag van Portugal, en Berwick, varende onder de vlag van Marshall Eilanden, met elkaar in aanvaring op de Noordzee. De aanvaring vond plaats in het ankergebied Schouwenbank op ongeveer 11 mijl west van Schouwen-Duiveland. Beide schepen lagen aanvankelijk ten anker in het ankergebied. Op dat moment waaide de wind met een kracht van 10 Bft uit het zuidwesten. Hierdoor raakten de Victoria en de Berwick op drift en raakten de ankerkettingen van beide schepen elkaar; hierbij verloor zowel de Victoria als de Berwick hun ankers. Beide schepen liepen materiële schade op. De Berwick had uiteindelijk motorproblemen waardoor het op drift raakte en parallel aan de kust richting het gebied Maas Noord dreef. Sleepboten gingen onderweg om de Berwick te assisteren. De Berwick kon haar voortstuwing met eigen bemanning herstellen waardoor verdere assistentie van de sleepboten achterwege kon blijven. Er was geen sprake van persoonlijk letsel, schade aan het milieu of schade aan de lading.

Classificatie: Serious

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Schip loopt uit het roer en loopt aan de grond, Salix, Nieuwe Waterweg, 5 oktober 2016

Het in Cook Island geregistreerde vrachtschip Salix vertrok om 18.15 uur onder loodsbegeleiding van een ligplaats aan de Nieuwe Maas te Vlaardingen richting zee. Nadat het schip vrij van de kade was gemanoeuvreed en langzaam de rivier af voer, werd de bediening



Salix. (Foto: Aart van Bezooijen)

van het roer overgeschakeld naar de stuurautomaat. Hierop begon het schip naar stuurboord te draaien richting de noordelijke oever van de rivier. Na terugschakelen op handbediening bleef het roer op 10 graden naar stuurboord staan waardoor het schip zijn draaiende beweging hield. Er werd volle kracht achteruit en men liet het stuurboord anker vallen. Hierdoor nam de snelheid drastisch af, maar kon niet worden voorkomen dat het schip om 18.30 uur strandde aan de noordelijke rivieroever. Het schip kon niet op eigen kracht loskomen. Uiteindelijk slaagde dit met sleepbootassistentie. Hierop werd het schip naar een nabije haven gebracht voor inspectie door de havenautoriteiten. Zowel het schip als de rivieroever raakten bij de aanvaring beschadigd.

Classificatie: Serious

Beklemming van hand tussen spring en Panamakluis, Africaborg, Thunder Bay (Canada), 12 december 2016

In de ochtend van 12 december 2016 was het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Africaborg bezig met aanmeren in de haven van Thunder Bay (Canada). Tijdens het naar achteren verhalen was het de bedoeling dat er op de achterspring geen kracht zou komen, omdat

de bemanning deze eerst nog op de geleiderol wilde verleggen. Hiervoor hield het latere slachtoffer de achterspring met zijn handen vast. Op de brug wist men niet van het verleggen van de spring af en bleef het schip zoals gepland langzaam achteruitvaren. Uiteindelijk kwam het slachtoffer met zijn hand klem te zitten tussen de achterspring en de Panamakluis. Het slachtoffer is naar het ziekenhuis gebracht en moest een operatie ondergaan.

Classificatie: Serious Injury

Bemanningslid breekt zijn been, Teal Arrow, Rotterdam, 19 december 2016

Op 19 december 2016, omstreeks 17:30 uur, brak een bemanningslid van het Panamese vrachtschip Teal Arrow zijn been toen hij uitgleed op het voorschip. Het schip lag afgemeerd in de Botlekhaven in Rotterdam. Het bemanningslid is overgebracht naar een ziekenhuis.

Classificatie: Serious Injury

Matroos gewond door sleepdraad, Multratug 27, Vlissingen, 21 december 2016

Op woensdag 21 december 2016 om ongeveer 19.45 uur was de Nederlandse havensleepboot Multratug 27 in de Sloehaven in Vlissingen een sleepverbinding tot stand aan het brengen met een binnenkomend zeeschip. De hoofdmachinist vierde de sleepdraad af middels bediening van de sleeplier op de brug, terwijl de kapitein de sleepboot in de juiste positie hield en het zeeschip de sleepdraad aan boord hees. Een matroos aan boord van de sleepboot nam waar dat de sleepdraad vastliep en wilde dit verhelpen. Men zag vanuit de brug dat de matroos tegen alle voorschriften in naar de tros liep. Op het zeeschip bleef men ondertussen hijsen op de sleepdraad. Terwijl de matroos nog richting de sleepdrum liep raakte de sleepdraad weer los en raakte daarbij de matroos tegen de zijkant van zijn hoofd. De matroos viel daarop aan dek en bleef bewusteloos liggen. De hoofdmachinist stelde meteen vast dat de situatie zorgwekkend was.

De Multratug 27 is direct terug gevaren naar de wal waar het om 20.20 gemeerd lag. Met een ambulance is de matroos overgebracht naar een ziekenhuis. Daar is vastgesteld dat de matroos een schedelbasisfractuur had opgelopen en een hersenschudding.

Classificatie: *Serious Injury*

Aanvaring Alana Evita en Key Marmara, Kalingrad, (Rusland), 23 december 2016

In de haven van Kaliningrad (Rusland) vond op vrijdag 23 december 2016 een aanvaring plaats tussen de Maltese chemicaliëntanker Key Marmara en het daar afgemeerde Nederlandse vrachtschip Alana Evita. Nadat de Key Marmara ontmeerde draaide het schip naar stuurboord in plaats van de vaargeul te volgen. Vervolgens liet de Key Marmara haar stuurboord anker vallen, maar deze kon de scheepsbeweging niet stoppen en het schip draaide nog verder naar stuurboord richting de Alana Evita. Deze lag afgemeerd en was in afwachting van haar vertrek. Uiteindelijk heeft de Key Marmara, met haar boeg, de Alana Evita midscheeps geraakt. De bulb van de Key Marmara veroorzaakte een gat van ongeveer 1,5 meter diep en 4x4 meter groot.

Classificatie: *Serious*

Zwaar gewonde eerste stuurman, Sea Bronco, Vlissingen, 23 december 2016

De Nederlandse sleper Sea Bulldog lag op 23 december 2016 afgemeerd in de 1e Binnenhaven in Vlissingen. De sleper lag met de bakboordzijde gemeerd langs zij het zusterschip Sea Echo. Even voor 11.00 uur kwam een derde sleper, de Sea Bronco, langs zij bij de Sea Bulldog, aan stuurboordzijde. Alle drie de sleepers behoren tot dezelfde rederij.

Voor het meren van de Sea Bronco werd gebruik gemaakt van het sleepgerei. De eerste stuurman van de Sea Bronco was op het werkdek van de Sea Bulldog om te assisteren. Hij hielp ook met het overbrengen van de meerdraden. De Sea Bronco gebruikte de sleepdraad om het schip stevig langs zij te brengen. De kapitein van de

Sea Bronco bediende zowel de motoren als ook de hendel van de sleeplier.

Terwijl de kapitein van de Sea Bronco de sleepdraad doorhieuwde bevond de eerste stuurman van de Sea Bronco zich in de gevarensector (snap back zone). De kapitein van de Sea Bronco had een moment van onoplettendheid op het moment dat de sleepdraad strak kwam te staan en hij hoorde het roepen door de bemanning van de Sea Bronco niet. Hij hield zijn hand op de hendel van de sleeplier en deze bleef hieuwen waardoor de sleepdraad in een ruk strak kwam te staan en daarbij brak. De eerste stuurman van de Sea Bronco werd door de gebroken sleepdraad geraakt aan de rechterzijde van zijn hoofd. Hij viel daardoor bewusteloos aan dek. Direct werd een ambulance gewaarschuwd welke het slachtoffer overdroeg aan een traumahelikopter. Het slachtoffer werd opgenomen in een ziekenhuis te Rotterdam.

Classificatie: *Serious injury*



Sea Echo, Sea Bulldog en Sea Bronco. (Foto: Seacontractors)

Val in ruim, Alamosborg, Bremerhaven, (Duitsland), 26 December 2016

Het Nederlandse vrachtschip Alamosborg lag op Tweede Kerstdag afgemeerd in de haven van Bremerhaven (Duitsland). Er werd middels een ultrasoon geluidsmeting een waterdichtheidstest van de scheepsluiken verricht door een inspecteur. Ruim 1 was reeds getest en door de inspecteur werd de derde stuurman verzocht om de ultrasoon zender te plaatsen in ruim 2. Hierbij viel de derde stuurman omstreeks 11.45 uur vanaf een gedeeltelijk geplaatst tussendeck in het onderruim, ongeveer 10 meter naar beneden. Aanvankelijk werd de derde stuurman niet gemist, maar op een gegeven moment reageerde hij niet op de portofoon oproep van de eerste stuurman die samen met de inspecteur in het scheepskantoor was. Om 11.53 uur nam hij in eigen taal contact op met de bootsman die daarop meteen reageerde. De derde stuurman werd zwaar gewond gevonden op de tanktop van ruim twee. Het slachtoffer werd op een stretcher uit het ruim gehesen en met een ambulance overgebracht naar een ziekenhuis.

Classificatie: *Serious injury*

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Val van de trap zorgt voor ernstige verwondingen, Lady Amalia, Denemarken, 8 januari 2017

De kok van het Nederlandse vrachtschip Lady Amalia viel op 8 januari 2017 van een trap. Hij raakte zwaargewond bij de val van de bijna drie meter hoge trap. Het ongeval vond plaats in Deense wateren. De kok is per helikopter naar een ziekenhuis in Aalborg (Denemarken) vervoerd. Daar is hij geopereerd, vanwege een schedelbasisfractuur, inwendige bloedingen in de hersenen, gebroken nek en gebroken ribben.

Classificatie: Serious injury

Aanvaring tussen kruiplijncoaster Wilson Main en binnenvaarttanker Aegir, Tiel, 17 januari 2017

Op 17 januari 2017 kwam de kruiplijncoaster Wilson Main in aanvaring met de binnenvaarttanker Aegir. De Barbados gevlagde Wilson Main voer op de rivier de Waal nabij Tiel, met redelijk zicht. De breedte van het vaarwater was beperkt door een ongebruikelijk lage waterstand. Op de brug stonden de kapitein en een rivierloods. Het schip voer op ECDIS kaarten en er werd bestuurd met een rivierautomaat. De rivierloods onderhield de communicatie met andere scheepvaart in de Nederlandse taal.

De Russische kapitein kon dit niet verstaan. Omstreeks 20.20 uur nam het zicht drastisch af tot ongeveer 100 meter. De Wilson Main bevond zich op dat moment in het midden van het vaarwater. Ongeveer 20 meter aan stuurboordzijde van de Wilson Main voer een binnenvaarttanker met dezelfde koers en snelheid. Op de radar van de Wilson Main verschenen op dat moment twee andere binnenvaartschepen op tegengestelde koers, ongeveer 500 meter verwijderd. De rivierloods beoordeelde de situatie als te krap, mede door de beperkte breedte van de rivier, en probeerde te communiceren met de twee tegemoetkomende binnenvaartschepen. Ook verzocht hij de kapitein om vermogen terug te nemen tot halve kracht en probeerde vervolgens naar stuurboord te draaien. De kapitein kon de externe communicatie niet verstaan, maar zag dat het een krappe situatie ging worden en vroeg een van de

matrozen het anker gereed te maken. Op dat moment, omstreeks 20.30 uur kwam de Wilson Main in aanvaring met de tegemoetkomende Aegir. Beide schepen raakten beschadigd en moesten worden gerepareerd.

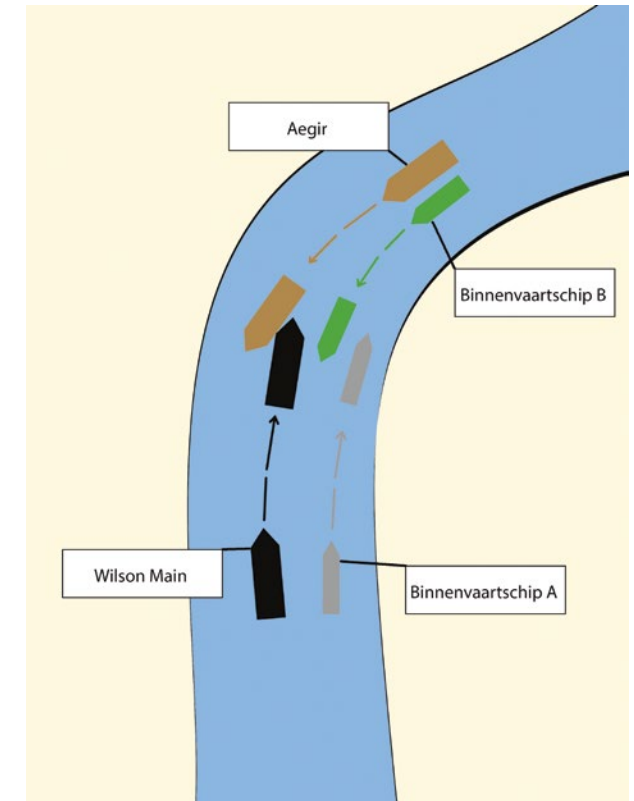
Classificatie: Serious



Schade Wilson Main (Foto: ILT)



Schade Aegir. (Foto: ILT)



Situatieschets aanvaring Wilson Main - Aegir.

Hoofdwerktuigkundige gewond door slijptol, Terra Plana, Taranto (Italië), 20 januari 2017

De Nederlandse Terra Plana is een waterinjectie/bagger-schip. Het schip beschikt over een ploeg die is voorzien van een waterinjectiepomp. Deze elektrische waterinjectiepomp krijgt voedingspanning en sturing via een zogenaamde *umbilical* kabel (navelstreng) die middels een liertrommel onderwater wordt meegevoerd. Het schip was werkzaam op een baggerproject in Taranto en had storing in de *umbilical* kabel. Er was een externe elektricien aan boord gekomen voor deze reparatie en na een eerder niet geslaagde poging was besloten de gehele kabel te vervangen en opnieuw aan te sluiten.

Op 20 januari 2017 om 9.15 uur begonnen de werkzaamheden aan de kabel. De elektricien gebruikte een slijptol voor het doorslijpen van de defecte kabel. De hoofdwerktuigkundige was aanwezig ter assistentie. Op het moment dat de kabel bijna was doorgeslepen wilde de hoofdwerktuigkundige het reeds loshangende deel van de kabel, met zijn hand, vrijhouden van de slijpschijf.



De trommel met de *umbilical* kabel (geel) aan boord van de Terra Plana. (Foto: BosKalis)

De elektricien had hier niet om gevraagd. Even later schoot de slijpschijf door de gehele kabel heen en raakte en verwondde de rechter onderarm van de hoofdwerktuigkundige. De zwaar gewonde hoofdwerktuigkundige werd met ambulance naar een ziekenhuis gebracht waar hij een operatie onderging.

Classificatie: *Serious injury*

Verwonding aan duim door werkzaamheden met cirkelzaag, Wilhelmine, Rotterdam, 5 februari 2017

Op 5 februari 2017 was een matroos, aan boord van het Maltese Ro-Ro schip Wilhelmine, houten balkjes aan het zagen met een cirkelzaag. De balkjes waren bedoeld voor het maken van houten schragen. Tijdens het zagen zat het ene uiteinde van het balkje in een werkbank geklemd. Het andere uiteinde hield de matroos vast met zijn hand. Met zijn andere hand bediende hij de cirkelzaag. Tijdens het zagen sloeg vervolgens de zaag omhoog en kwam op de matroos zijn duim terecht, waarmee hij de balk vasthield. De matroos liep hierbij een vleeswond en gebroken duim op. Het schip lag ten tijde van het ongeval op een scheepswerf in Rotterdam.

Classificatie: *Serious injury*

Beknelde voet, Beautrader, Mantanzas (Venezuela), 31 januari 2017

De linkervoet van de derde stuurman van het Nederlandse vrachtschip Beautrader kwam op 31 januari 2017 beknelde te zitten tussen het dek en luik van de tweede ruim. Het luik werd langzaam in positie gebracht waarbij de derde stuurman uitgleed en tussen het luik en dek terecht kwam. Hij waarschuwde de bemanning, die direct de werkzaamheden stopte en vervolgens het luik weer optilde. Hierbij kwam de voet weer vrij vanonder het luik. De derde stuurman werd vervoerd naar het ziekenhuis waar een gebroken voet bleek te hebben.

Classificatie: *Serious injury*

Aanvaring Coral Patula en Trueborn, Yosu (South-Korea), 9 februari 2017

Op 9 februari rond 7.15 uur vond in Zuidkoreaanse wateren een aanvaring plaats tussen het onder vlag van Belize varende vrachtschip Trueborn en de Nederlandse LPG-tanker Coral Patula, waarbij de Coral Patula schade opliep aan de voorsteven boven de waterlijn. De Coral Patula lag voor anker. Zover bekend uit eenzijdige verklaringen was de Trueborn volledig onverlicht en als zodanig niet direct zichtbaar op zicht. Beide radar's op de Coral Patula stonden af vanwege het gasvrij maken van de ladingtanks. Pas nadat het begon te schemeren werden de contouren zichtbaar. De officier van de wacht op de Coral Patula had het idee dat de Trueborn op de loods aan het wachten was, omdat de Coral Patula aan de rand van de aanloop naar Yosu lag en er in de dagen voorafgaand aan het incident al vele schepen gepasseerd waren. Hij bestede daarom minder aandacht aan de Trueborn, omdat er geen enkele indicatie was van verlichting nog dagmerken dat de Trueborn voor anker lag. De Trueborn dreef in de richting van de Coral Patula en nam geen initiële acties om een aanvaring te voorkomen. Na het ongeval is zowel Klasse, P&I en IL&T ingelicht. P&I heeft beide schepen bezocht waarbij de kapitein van de Trueborn geen verklaring wilde afleggen. Coral Patula is de volgende dag naar de werf in Yosu gegaan en is daar permanent gerepareerd en is na goedkeuring van Klasse weer vertrokken voor haar vervolg reis.

Classificatie: *Serious*

Beknelling vinger, SCH-81 Carolien, Mauritanië, 9 februari 2017

Op 9 februari 2017 was het Nederlandse visserschip Carolien aan het vissen voor de kust van Mauritanië. Tijdens sleutelen aan boord kwam de machinist met zijn vingers klem te zitten. Hij werd overgezet op het Spaanse hospitaalschip Esperanza del Mar en naar het ziekenhuis in Las Palmas (Spanje) gebracht. Het slachtoffer is vervolgens gerepareerd.

Classificatie: *Serious injury*

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Gebroken been, Sagasbank, Rochefort (Frankrijk), 15 februari 2017

Het Nederlandse vrachtschip Sagasbank lag op 15 februari 2017 afgemeerd te Rochefort (Frankrijk). Een matroos was op het dek bezig met werkzaamheden en gebruikte hierbij een slijptol. Op een gegeven moment moest hij assistentie verlenen met de luikenwagen. De eerste stuurman bediende de luikenwagen, vanaf de bedienplek op de luikenwagen. De matroos was nog bezig om de slijptol weg te brengen naar het bakdek en liep de stuurboord trap op van het hoofddek naar het bakdek. Hij gleed uit op de trap terwijl de luikenwagen zich al dichtbij hem bevond. De matroos kwam in aanraking met de luikenwagen, brak zijn been en moest per ambulance naar het ziekenhuis worden gebracht.

Classificatie: Serious injury

Matroos gewond na afkoppelen ladingslang, Coral Carbonic, Porvoo (Finland), 23 februari 2017

De Nederlandse CO₂ tanker Coral Carbonic lag op 23 februari 2017 in de Finse haven Porvoo gemeerd om te laden. Het schip was met een ladingslang en een gasretourslang verbonden met de walinstallatie. Toen het laden gereed was begon de bemanning met de ontkoppelprocedure van de slangen. De bemanningsleden bliezen de slangen enkele malen door en ontkoppelden de slangen na toestemming over portofoon van de verantwoordelijke officier. Een bemanningslid plaatste vervolgens een blinde flens op het scheepsmanifold. Nadat hij enige bouten en moeren handvast had gezet, werd deze flens weg geblazen en raakte daarbij het gezicht van de matroos.

Uit onderzoek uitgevoerd in opdracht van de rederij bleek dat, ondanks dat de leiding aanvankelijk drukvrij was, toch druk werd opgebouwd doordat ladingrestanten zich binnen de leiding bevonden. Er werd vastgesteld dat het drukloos maken van de leidingen te snel verliep.

Classificatie: Serious injury

Motoruitval op zeilend passagiersschip, Oosterschelde, Kaapverdische Eilanden, 16 februari 2017

Op 16 februari 2017, was het zeilende passagiersschip Oosterschelde in de Atlantische Oceaan onderweg van São Nicolau naar Boa Vista op de Kaapverdische Eilanden. Het schip was aan het motorsailen en de hoofdmotor draaide met 1130 toeren per minuut.

Om 9.15 uur werd de kapitein door een passagier opmerkzaam gemaakt dat er plotseling rook uit de motoruitlaat te zien was. De uitlaatgastemperatuur bleek hoger te zijn dan normaal waarop het toerental van de motor werd teruggenomen en de motor visueel geïnspecteerd werd. Daarbij viel niets op. Toen daarop het toerental weer werd opgevoerd kwam er zwarte rook uit de uitlaat en stopte de motor. Herstarten lukte, maar de motor liep onregelmatig en er kwam witte rook uit de uitlaat. De motor werd toen gestopt. Later bleek dat er water lekte uit de turbinebehuizing. Men nam contact op met de reder en er werd, later die dag, besloten om al zeilend richting Mindelo (São Vicente) te varen waar het schip op 17 februari 2017 al zeilende in de baai ten anker kwam. Er bleek water in de cilinders gekomen te zijn,



Locatie van het ongeval aan boord van de Sagasbank. (Foto: Wagenborg)



Plaats van het ongeval op de Coral Carbonic. (Foto: Antony Veder)

waardoor het complete motorblok vervangen moest worden. Het voorval vond plaats tijdens de eerste reis met een nieuwe motor.

Classificatie: *Serious*

Gronding in rivier, Skagern, Göta älv (Zweden), 9 maart 2017

Op de Zweedse rivier Göta älv liep op 9 maart 2017 om 7.50 uur het Nederlands vrachtschip Skagern aan de grond. Het schip ondervond technische problemen (black-out), waarna het ten zuidwesten van de Trollhättan-sluizen aan de grond liep. Het schip liep hierbij een scheurtje in de romp op, waardoor er water in de ballast-tank kwam. Het water kon door de aan boord aanwezige pompen weggepompt worden.

Voordat het schip geborgen kon worden, moest de lading hout eerst deels van boord. De lading werd met een mobiele kraan op een ponton geladen. Dit duurde



Oosterschelde. (Foto: Reederij Oosterschelde; Arthur op Zee)

ongeveer een week, waarna twee sleepboten het schip naar Trollhätten brachten.

Classificatie: *Serious*

Verliezen motorvermogen, Lady Alida, Waterford (Ierland), 20 maart 2017

Op maandag 20 maart 2017 faalde de voortstuwingsinstallatie van het Nederlandse vrachtschip Lady Alida terwijl het schip onderweg was naar Waterford in Ierland. De koppeling tussen de hoofdmotor en de tandwielkast bleek volledig defect geraakt te zijn. De wind was zuidwest 6 Beaufort. Aan boord nam men passende maatregelen en werden de Engelse Kustwacht en de rederij geïnformeerd. Reddingsvaartuigen van Penlee en Sennen Cove verleenden assistentie. Nadat het schip ten anker was gegaan begon het anker te krabben. Reddingvaartuigen voeren nogmaals uit. De Lady Alida werd daarna met een zeesleper naar de haven van Falmouth in Groot-Brittannië gesleept en aldaar



Skagern aan de grond. (Foto: Swedish Maritime Administration)

afgemeerd. Gedurende de sleepreis met de zeesleper was het schip slecht bestuurbaar waardoor er schade ontstond aan ondermeer de verschansing.

Classificatie: *Serious*

Gewond door hogedrukspuit, Noordam, Hobart (Australië), 20 maart 2017

Tijdens de schoonmaakwerkzaamheden in de machinekamer van het Nederlandse cruiseschip Noordam in de haven van Hobart (Australië), raakte op 20 maart 2017 een bemanningslid gewond door een waterstraal uit een hogedrukspuit. Dit gebeurde op het moment dat het bemanningslid de stand van de spuitmond wilde aanpassen. Hierbij drong het water, onder hoge druk, door de rubberen handschoenen en resulteerde in water en lucht onder de huid van zijn linker hand en onderarm.

Classificatie: *Serious injury*

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Uitval van hoofdmotor, Lady Irina, Barentssee, 25 maart 2017

Op 22 maart 2017 vertrok het Nederlandse vrachtschip Lady Irina uit de haven van Arkhangelsk (Rusland). De bestemming was St. Malo in Frankrijk. Op 25 maart 2017 om 13.30 uur ging het oil mist detection alarm van de hoofdmotor af, waarna de motor stopte. Herstarten van de hoofdmotor bleek onmogelijk. Het schip werd daarvoor onmanoeuvrbaar en dreef ongeveer 20 mijl uit de kust in de Barentssee.

Nog dezelfde avond werd er een sleepverbinding tot stand gebracht met een ander schip van de rederij, de wind was toen WZW 5 Beaufort en er was een matige deining, het weerbericht voorspelde verslechterend weer. De sleep arriveerde op de rede van Kirkenes (Noorwegen) op 26 maart om 16.30 uur waar de Lady Irina ten anker werd gebracht. De haven van Kirkenes was toen vanwege de weersomstandigheden gesloten. De volgende ochtend werd de haven van Kirkenes uiteindelijk bereikt. Tijdens de reparatie bleek de motor

zelf in orde te zijn en bleek een defect in diverse sensoren de oorzaak van de motoruitval te zijn geweest.

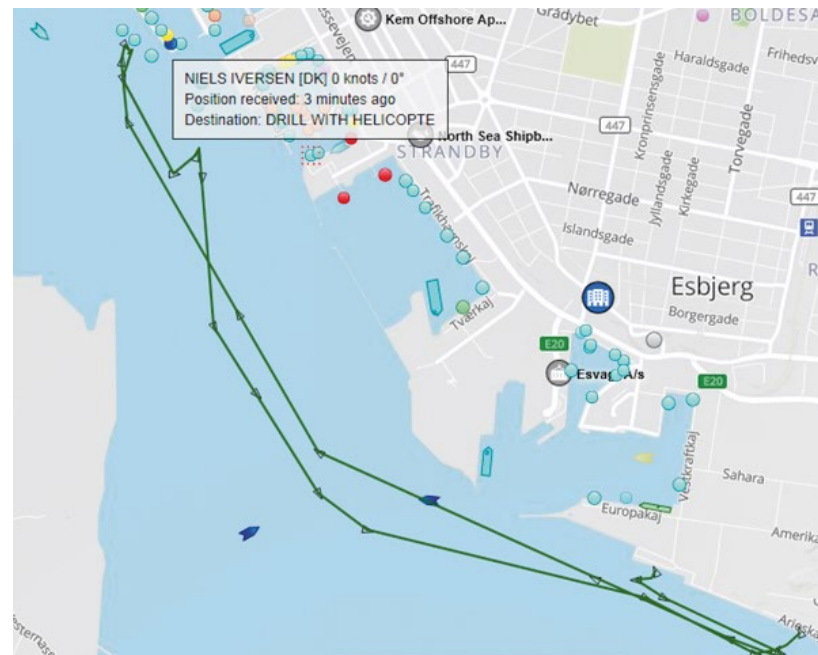
Classificatie: Serious

Aanvaring tussen het containerschip Maersk Genoa en het general cargoschip Dan Fighter op de Westerschelde nabij Borssele, 4 april 2017

Op dinsdag 4 april 2017 kwamen het containerschip Maersk Genoa, varende onder de vlag van Hong Kong, en het Deense vrachtschip Dan Fighter met elkaar in aanvaring op de Westerschelde nabij Borssele. Het containerschip Maersk Genoa voer van de haven van Antwerpen naar zee. De verkeerscentrale had de Dan Fighter opdracht gegeven om de Maersk Genoa voorlangs te laten passeren. De Dan Fighter liep nog teveel vaart en raakte met haar



(Foto: Maritime Herald)



(Bron: Marine Traffic)

voorkant het containerschip Maersk Genoa in de flank aan de achterzijde van het schip. De Maersk Genoa liep een scheur op boven de waterlijn van ongeveer 10 meter in lengte en een hoogte van 1 meter. De schade aan de Dan Fighter was minimaal. Beide schepen voeren vervolgens naar de rede van Vlissingen en zijn daar ten anker gegaan.

Classificatie: Serious

Aanvaring met opgelegde olieplatforms, Rotra Vente, Esbjerg (Denemarken), 10 April 2017

Het Nederlands gevlagde Ro-Ro schip Rotra Vente had op 10 april 2017 een gebroken koelwaterleiding op de hoofdmotor na vertrek uit Esbjerg. Hierdoor moest de hoofdmotor direct worden gestopt. Door de sterke westenwind en het getij dreef het schip vervolgens terug naar de haven in de richting van twee afgemeerde boorplatforms (Maersk Resolve & Maersk Resolute). De scheepsbemanning liet hierop het anker vallen om verder afdrijven te verhinderen, echter zonder resultaat. Anticiperend op

een aanstaande aanvaring besloten de bemanningen van beide boorplatformen vervolgens te evacueren. De Rotra Vente raakte een van de platforms, en kwam vast te zitten met de mast onder het helikopterplatform. Twee sleepboten en een loodsboot kwamen snel ter plaatse en hielden het schip onder controle. Nadat het schip ballastwater had ingenomen kwam de mast vrij van de boorplatformen en is het vervolgens naar de haven gesleept. De schade bleef beperkt.

Classificatie: Serious

Stuurman raakt gewond, Coastal Chariot, Algeciras (Spanje), 15 april 2017

De Coastal Chariot is een Nederlands werkschip voorzien van hydraulische kranen. Het schip lag op 15 april 2017 afgemeerd te Algeciras in Spanje. Voor het uitvoeren van een lasttest van de sleeplier moest de sleepdraad (lengte 600 meter) van de trommel van de sleeplier worden genomen. Om deze sleepdraad 'over te spoelen' was er een lier met trommel op de wal geplaatst. Het schip was haaks gemeerd met de voorzijde tegen de kade.



Thialf gemeerd Calandkanaal Rotterdam.

De wallier stond in het verlengde van de sleeplier aan boord. In de ochtend en deels in de middag werden er voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. Voor het overspoelen van de draad werden er 6 personen ingezet, met elk een eigen taak en werden er drie portofoons voor onderlinge communicatie gebruikt.

Om 14.00 uur ving men aan met het overspoelen van de sleepdraad. Alle ploegleden waren voorzien van veiligheidsschoenen, helm en veiligheidsbril. Het werk startte voorspoedig, zonder dat er kracht op de draad kwam werd deze door de kapitein afgevierd en op de wal op de trommel van de wallier opgeschoten. Om 15.10 uur toen er zo'n 450 meter sleepdraad was overgebracht van het schip naar de wallier brak er van de wallier een gietijzeren onderdeel van de koppeling. Dit onderdeel raakte het gezicht van de eerste stuurman. Daarbij sneuvelde zijn veiligheidsbril welke mede de klap opving. Na opname in het ziekenhuis werd een gebroken kaak geconstateerd.

Classificatie: Serious injury

Elektriciën onder stroom tijdens werkvoorbereidingen, Thialf, Rotterdam, 16 April 2017

Aan boord van het Panamese kraanschip Thialf heeft de derde elektriciën, bij het schouwen voor werkzaamheden in de bakboordskraan, een schok gehad van 4160 volt. Hierbij liep het slachtoffer derdegraads brandwonden op aan zijn handen. De elektriciën is vervolgens, bij bewustzijn, naar een nabij gelegen ziekenhuis gebracht. De elektriciën had de opdracht om een glasvezelkabel te trekken vanuit de machinekamer in de bakboordkraan naar de kabelruimte onder de kraan. De glasvezelkabel moest door een ijzeren pijp naar beneden geleid worden. Vervolgens moest de kabel daar opgebundeld worden opgehangen zodat in een later stadium de kabel verder doorgetrokken kon worden en aangesloten. Het ongeval vond plaats tijdens het schouwen van het werk in een high voltage ruimte, voorafgaand aan het plaatsen van de kabel.

Classificatie: Serious injury

Vier vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1

Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Als zich een ongeval of ramp voordoet, onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid hoe dat heeft kunnen gebeuren, met als doel daar lessen uit te trekken. Op die manier draagt de Onderzoeksraad bij aan het verbeteren van de veiligheid in Nederland. De Raad is onafhankelijk en besluit zelf welke voorvallen hij onderzoekt. Daarbij richt de Raad zich in het bijzonder op situaties waarin mensen voor hun veiligheid afhankelijk zijn van derden, bijvoorbeeld van de overheid of bedrijven. In een aantal gevallen is de Raad verplicht onderzoek te doen. De onderzoeken gaan niet in op schuld of aansprakelijkheid.

Recente publiceerde de Onderzoeksraad rapporten over de veiligheid van het vliegverkeer op luchthaven Schiphol, over aardbevingsrisico's in Groningen en over een hijsongeval op een bouwplaats in het centrum van Den Haag.

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:
onderzoeksraad.nl
info@onderzoeksraad.nl
Telefoon: 070 - 333 70 00

Postadres

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Bezoekadres

Lange Voorhout 9
2514 EA Den Haag



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Colofon

Dit is een uitgave van de
Onderzoeksraad voor Veiligheid

juli 2017

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 2: Arklow Shipping