



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Rapportage Ongevallen Scheepvaart

juli - december 2023

17



Inhoudsopgave

01	Inzicht in risico's en daarnaar handelen	4
02	Ongevalseclassificatie.....	9
03	Gepubliceerde rapporten.....	13
	Aanvaring in verkeersscheidingsstelsel	13
	Dodelijk ongeval in ladingtank van chemicaliëntanker. Lessen uit het voorval aan boord van de NCC SAFA.....	14
	Veiligheid historische zeilvloot – Een opvolgingsonderzoek naar aanleiding van twee voorvallen in 2022	16
	Aanvaring in het Schuitengat	18
04	Gestarte onderzoeken.....	19
	Hulpverlening bij brand op schip	19
05	Onderzoeken gestart door buitenlandse autoriteit met Nederland als staat met een aanmerkelijk belang.....	20
	Brand op autocarrier, met fataal en zwaar lichamelijk letsel.....	20
	Val van hoogte	20
	Val van luikenwagen	21
06	Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht.....	22
	Aanvaringen.....	22
	Aanvaringen kunstwerken	25
	Arbeidsongevallen.....	27
	Brand.....	35
	Grondingen en strandingen.....	37
	Mastbreuk	40
	Technische storingen.....	40
	Zinken, kapseizen, watermaken.....	43

Onderzoeken

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft binnen de sector scheepvaart de wettelijke plicht tot het onderzoeken van ernstige en zeer ernstige voorvallen met betrokkenheid van Nederlandse zeeschepen. Daarnaast geldt de verplichting tot het onderzoeken van ernstige en zeer ernstige voorvallen met of aan boord van zeeschepen in de Nederlandse territoriale wateren. De Onderzoeksraad voert deze onderzoeken uit in overeenstemming met de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en EU verordening 2009/18/EC van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009, inzake onderzoek en het voorkomen van maritieme ongevallen. Wanneer de Onderzoeksraad besluit dat bij ernstige incidenten geen sprake is van structurele veiligheidstekorten, volstaat een beschrijving van het voorval. Het voornaamste doel van de Onderzoeksraad is het voorkomen van ongevallen of de gevolgen daarvan te beperken door lessen te trekken en aanbevelingen te formuleren. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen onderdeel uit van het onderzoek door de Onderzoeksraad.



▲ *Oceaan II op het strand. (Bron: ANP)*

Voorwoord

Bewust zijn van risico's verbetert de veiligheid aan boord

'Hoe groot is nou de kans dat...' of 'Ik kan vast nog wel even...' Mensen kunnen nog weleens optimistisch zijn als ze risico's moeten inschatten. Zelfs als ze zich bewust zijn van het bestaan van de gevaren.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid ziet regelmatig menselijk handelen als oorzaak bij een voorval. Gelukkig kan datzelfde handelen er ook voor zorgen dat een voorval niet plaatsvindt of dat de gevolgen worden beperkt. De veiligheid aan boord hangt daarmee in grote mate af van het risicobewustzijn, de mate waarin bemanningsleden zicht hebben op de risico's die hun werk met zich meebrengt en hoe daar mee om te gaan.

In deze 17e editie van de Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) gaan we nader in op het belang van risicobewustzijn. Bewust zijn van de potentiële gevaren geeft mensen de mogelijkheid zich voor te bereiden en te handelen. Als ze de juiste prioriteit geven aan de risico's aan boord en in hun omgeving neemt de veiligheid op en rond schepen toe.

Chris van Dam
Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid

Inzicht in risico's en daarnaar handelen

'Een ongeluk zit in een klein hoekje' is een bekende uitdrukking. Iedereen in de wereld van de scheepvaart kan wel een voorbeeld noemen van iets dat serieus misging doordat iets onverwachts gebeurde. Achteraf wordt vaak gezegd dat de onverwachte gebeurtenis voorzien had kunnen worden, als er inzicht in de veiligheidsrisico's geweest zou zijn en deze onderkend zouden worden.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft in de afgelopen ROS-periode (juli tot en met december 2023) een aantal onderzoeken gepubliceerd, die zichtbaar maken wat er kan gebeuren als aan boord geen of onvoldoende inzicht in de veiligheidsrisico's is of deze door omstandigheden op een cruciaal moment niet onderkend worden. In het blauwe kader hieronder geven we een aantal voorbeelden.

Aanvaring in verkeersscheidingsstelsel Noordzee

Het vissersschip Z60 Blue Angel kwam in december 2021 in het verkeersscheidingsstelsel boven de Waddeneilanden in aanvaring met de kruiplijncoaster Amadeus Aquamarijn. De stuurman van het vissersschip had de kruiplijncoaster niet gezien en week daarom niet uit. De coaster had de visser wel gewaarschuwd, maar ging vervolgens niet na of die na zijn oproep zijn koers ook verlegde. Door de aanvaring raakte de coaster zwaar beschadigd. In het rapport van de Onderzoeksraad hierover wordt gewezen op hoe menselijk handelen en het herkennen van risico's bij dit voorval van invloed zijn geweest.

Veiligheid historische zeilvloot

In 2022 waren er twee voorvallen met dodelijke afloop aan boord van historische zeilschepen. In mei 2022 kwam een giek in de kuip terecht waarbij één passagier zwaargewond raakte en één passagier overleed. In augustus 2022 brak een giek aan boord van een ander zeilschip waardoor een minderjarige passagier om het leven kwam. Eerder had de Onderzoeksraad al een onderzoek gedaan naar de veiligheid aan boord van de historische zeilvloot naar aanleiding van een dodelijk ongeval op 21 augustus 2016. Toen brak de mast van een historisch zeilschip onverwachts af. Drie passagiers op het schip kwamen toen om het leven.

De voorvallen in 2022 waren de aanleiding voor een opvolgingsonderzoek naar de veiligheid van de historische zeilvloot. Uit het onderzoek bleek dat niet alleen bij de bemanningsleden, maar ook bij de inspectie en keuringsbureaus kennis ontbreekt over de potentiële risico's van het varen met historische schepen. Er is beperkt beleid ten aanzien van de veiligheid aan boord van deze zeilvloot. Het onderzoek heeft ook laten zien dat kennis over het onderhoud, het gebruik van materialen en de juiste technieken van groot belang is om potentiële risico's te kunnen onderkennen. Zo werd er bijvoorbeeld gewerkt met nieuw materiaal wat andere en niet voor iedereen bekende risico's met zich meebrengt en waar vanuit de toezichtketen nog geen beleid op was gemaakt. Het kennistekort en het niet inzichtelijk hebben van mogelijke risico's zorgden ervoor dat niet na te gaan was in hoeverre de veiligheidsrisico's aan boord van de historische zeilvloot beheerst werden.

Dodelijk ongeval in ladingtank van chemicaliëntanker

Bij een ernstig ongeval in de ladingtank van de chemicaliëntanker NCC Safa, die in april 2022 voor de kust van IJmuiden lag, betraden bemanningsleden de tank zonder geldige *Entry Permit* en gasmeter. De matroos was in opdracht van de kapitein de tank in gegaan, waarvan ze aannamen dat het veilig zou zijn omdat collega's al eerder in de tank waren geweest. Maar de matroos werd onwel, doordat de enige harde veiligheidsbarrière, namelijk de afsluiter, faalde tijdens het inertiseren van andere tanks. De eerste stuurman probeerde de matroos te redden en ging eveneens zonder controle de tank in, wat de stuurman fataal werd. Verkeerde aannames en het gevoel van tijdsdruk zorgden ervoor dat de bemanning de risico's niet goed zag. De samenloop van omstandigheden leidde tot het ernstige ongeval.

De Onderzoeksraad gaat ervan uit dat bedrijven en organisaties een goed veiligheidsmanagement inrichten om risico's aan boord van schepen te identificeren en te beoordelen, en dat maatregelen opgesteld worden om deze risico's te beheersen. De Onderzoeksraad heeft vijf aandachtspunten gedefinieerd voor het veiligheidsmanagement van een organisatie waarmee de omgang met risico's aan boord verbeterd kan worden:

1. *Inzicht in risico's als basis*

De eerste stap is het in kaart brengen van de veiligheidsrisico's, de risico-inventarisatie. Welke risico's lopen de mensen aan boord?

2. *Opstellen veiligheidsaanpak*

Het overzicht van de veiligheidsrisico's is de aanzet voor een duidelijke prioritering en het maken van een plan van aanpak, de risicoanalyse. Stap 1 en stap 2 samen, de risico-inventarisatie en -evaluatie, zijn ook bekend als de RI&E.

3. *Uitvoeren veiligheidsaanpak*

De volgende stap is het in de praktijk uitvoeren van de beheersmaatregelen die volgen uit het plan van aanpak.

4. *Veiligheidsmanagement, een doorlopend proces*

De veiligheidsaanpak heeft voortdurende aandacht nodig. Het is belangrijk de risicoanalyse en beheersmaatregelen actueel te houden, bijvoorbeeld als zich nieuwe ontwikkelingen voordoen.

5. *Veilige leeromgeving*

Ten slotte is een veilige leeromgeving cruciaal voor de beheersing van veiligheidsrisico's. Dat betekent onder meer dat men effectief leert van incidenten en onveilige situaties. Van belang is daarbij dat men aan boord elkaar durft aan te spreken op onveilig gedrag, en gestimuleerd wordt om voorvallen te melden zonder te hoeven vrezen dat op hun handelingen, omissies, vergissingen of beslissingen straffen volgen (tenzij sprake is van opzet of grove nalatigheid vanuit onveilige intenties).

In dit themastuk zullen wij ons voornamelijk richten op de eerst drie aandachtspunten: inzicht in risico's en de veiligheidsaanpak.

Inzicht in risico's

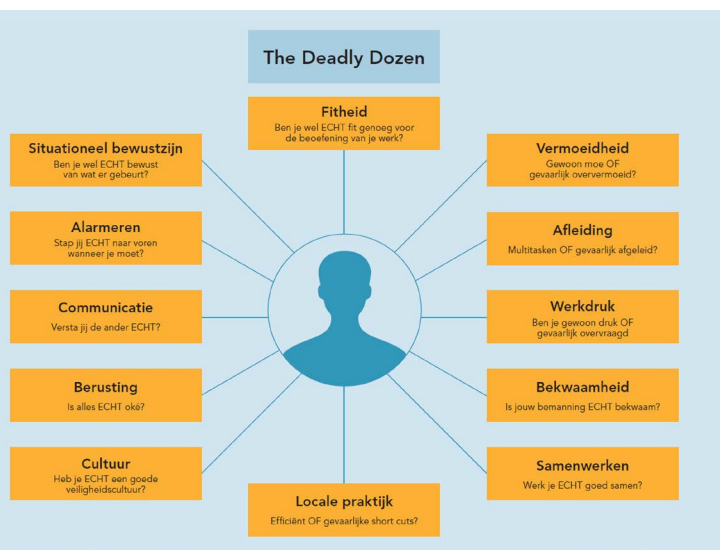
De rode draad die de drie genoemde voorbeelden in het blauwe kader met elkaar verbindt, is het belang van inzicht in risico's en het onderkennen daarvan. Dat betreft inzicht in risico's bij zowel de bemanning van het schip als andere betrokkenen. De voorbeelden laten zien hoe belangrijk dit inzicht in risico's en het onderkennen daarvan zijn. De rode draad roept ook vragen op. Hoe zorg je dat je op de hoogte bent van bestaande risico's? Hoe zorg je ervoor dat je op de juiste wijze omgaat met risico's die grote gevolgen kunnen hebben?

Wanneer er sprake is van risicobewustzijn, beschikt iemand over voldoende beseft en inzicht in de risico's in zijn omgeving. Dan is diegene in staat om objectief te kijken naar potentiële risico's en gevaren, en ook naar mogelijke beheersmaatregelen.

Het is van belang dat bemanningsleden zich aan boord op het juiste moment realiseren wat hun gedrag en hun handelen voor gevolgen voor de veiligheid kunnen hebben. Dat ze zien wat er écht plaatsvindt zodat ze de gevolgen van hun handelen ook kunnen afwegen. De term die hiervoor vaak gebruikt wordt, is 'situationeel bewustzijn'. Daaronder wordt verstaan: 'Het ontwikkelen en onderhouden van een dynamisch bewustzijn van de situatie en de risico's die aanwezig zijn tijdens een activiteit. Dit gebaseerd op het verzamelen

van informatie uit meerdere bronnen uit de omgeving waarin de activiteit wordt uitgevoerd. Het begrijpen van wat de informatie betekent en het gebruik van deze informatie om vooruit te denken over wat er daarna kan gebeuren.' Dit situationeel bewustzijn is één van de twaalf meest voorkomende mens gerelateerde factoren die vaak een rol spelen voorafgaand aan ongevallen, ook wel bekend als de dodelijke twaalf¹.

Ondanks het feit dat iedereen deze factoren wel kent, komen ze toch vaak voor. Verminderd situationeel bewustzijn en daardoor verminderd inzicht in de risico's die op dat moment spelen, blijken regelmatig bijdragende factoren aan veel maritieme ongevallen. Iets wat ook zichtbaar werd in verschillende onderzoeken² die de Onderzoeksraad in deze ROS-periode gepubliceerd heeft.



◀ Figuur 1 Dodelijke twaalf. (Bron: MCA)

- 1 In ROS 6 vroeg de Onderzoeksraad ook aandacht voor de dodelijke twaalf. <https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/rapportage-ongevallen-scheepvaart-mei-november-2017/>
- 2 Zie voor de volledige onderzoeken: <https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/dodelijk-ongeval-in-ladingtank-van-chemicalientanker/>
<https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/veiligheid-historische-zeilvloot-een-opvolgingsonderzoek-naar/>
<https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/aanvaring-schuitengat/>

Het is voor de bemanning van belang te beseffen dat geen enkel mens (continu) volledig situationeel bewust kan zijn en dat juist wanneer de indruk bestaat dat alles onder controle is, het gevaar schuilt dat risico's over het hoofd worden gezien of niet worden onderkend. Als daardoor de bemanning de risico's niet kan identificeren, blijven het evalueren van de risico's en het nemen van doeltreffende maatregelen ook achterwege.

Risicoanalyse

Om de eerdergenoemde twaalf risicofactoren in de eigen werksituatie duidelijk te krijgen kan een bemanning een zogenoemde risicoanalyse uitvoeren. Zo'n analyse vormt een goede basis voor het inzichtelijk maken van de veiligheidsrisico's en het opstellen en uitvoeren van een veiligheidsaanpak. Het kan daarmee het risicobewustzijn van een hele organisatie verhogen. Een zo goed mogelijk totaalbeeld van risico's wordt verkregen door het betrekken van verschillende

lagen van de organisatie en samen de risicoanalyse op te stellen. Door met alle medewerkers breed over risico's na te denken en te praten worden de betrokkenen zich ook meer bewust van potentiële gevaren.

Een risicoanalyse is het in de praktijk in kaart brengen van onzekerheden en bedreigingen om hun potentiële impact te verminderen. Daarbij wordt per risico de kans van het optreden bepaald en wordt vervolgens bekeken wat het gevolg is die zou kunnen optreden als een risico zich daadwerkelijk voordoet.

▼ *Figuur 2 Voorbeeld risicomatrix.*

Risico Matrix		Gevolg				
		Verwaarloosbaar	Beperkt	Gemiddeld	Groot	Ernstig
Kans	Zeker	Ongewenst	Ongewenst	Onacceptabel	Onacceptabel	Onacceptabel
	Groot	Ongewenst	Ongewenst	Ongewenst	Onacceptabel	Onacceptabel
	Mogelijk	Acceptabel	Ongewenst	Ongewenst	Ongewenst	Onacceptabel
	Klein	Acceptabel	Acceptabel	Ongewenst	Ongewenst	Ongewenst
	Verwaarloosbaar	Acceptabel	Acceptabel	Acceptabel	Acceptabel	Ongewenst

Door de geïdentificeerde risico's te ordenen wordt zichtbaar welke risico's onacceptabel zijn en welke minder aandacht vereisen. Een manier om dat te doen, is door gebruik te maken van een risicomatrix. Bij het invullen van een risicomatrix (zie figuur 2) wordt ingeschat hoe groot de gevolgen zijn wanneer voorvallen zich voordoen en wat de kans is dat een voorval ook echt plaatsvindt. Door kleurenschema's te gebruiken om het verschil in prioriteit aan te geven ontstaat een overzicht van alle risico's. Een risicomatrix is ook een geschikt hulpmiddel om met belanghebbende partijen te communiceren over de gevaren aan boord en de mogelijkheden voor beheersmaatregelen.

Nadat op basis van de risicomatrix bepaald is welke risico's hoog op de prioriteitenlijst staan, kunnen de betrokkenen beheersmaatregelen opstellen. Een risicoanalyse en bijbehorende beheersmaatregelen voor deze risico's behoren ook bij het *Safety Management System (SMS)* van het schip, een belangrijk onderdeel van de *International Safety Management code (ISM-code)*.³

Het Safety Management System (SMS) van een schip is het geheel van procedures en afspraken op het gebied van veiligheidsmanagement. Het heeft als doel te borgen dat risico's op het gebied van veiligheid voor schip en opvarenden en milieuverontreiniging bij de operatie van het schip zijn geïnventariseerd, geanalyseerd en dat de daaruit volgende beheersmaatregelen zijn geborgd.

Toolboxmeeting

Een risicomatrix wordt vaak als middel voor risicoanalyses toegepast wanneer met wat meer afstand wordt gekeken naar het werk. Een *Toolboxmeeting* daarentegen is een risicoanalyse die direct toepasbaar is in het dagelijks werk. De kracht van een *toolboxmeeting* zit in het gezamenlijk bespreken van een (werk)situatie ter plekke, die directe impact heeft op de persoonlijke veiligheid en gezondheid van de mensen aan boord van het schip. De *toolboxmeeting* is bestemd voor én wordt gehouden met iedereen die betrokken is bij een bepaalde situatie. Door het gesprek aan te gaan ontstaat breder inzicht in de mogelijke risico's en groeit het risicobewustzijn. De uitkomsten van een *toolboxmeeting* kunnen ook input zijn voor de algehele risicoanalyse.

Tot slot

Veiligheid is mensenwerk. Mensen maken het verschil want één van de belangrijkste factoren binnen veiligheid is het eigen handelen. Inzicht in de veiligheidsrisico's bij het (eigen) handelen, door bijvoorbeeld de risicoanalyse, is de basis voor het nemen van beheersmaatregelen en verhoogt het risicobewustzijn. Het draagt daarmee bij aan een hogere veiligheidsstandaard aan boord. Initiatieven zoals het opgestarte Veiligheidskompas en de veiligheidsbijeenkomst⁴ met de schippers van de historische zeilvloot uit Monnickendam, waarbij onderling kennis wordt uitgewisseld, zijn concrete voorbeelden van hoe opvarenden hiermee aan de slag kunnen.

3 <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx>

4 <https://veiligheidskompas.eu/>

Ongevalseclassificatie

In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) van juli 2023 tot en met december 2023 presenteert de Onderzoeksraad voor Veiligheid de beschrijving van voorvallen aan boord van onder Nederlandse vlag varende schepen, de voorvallen die plaats hebben gevonden binnen de Nederlandse territoriale wateren en in deze periode gepubliceerde rapporten.

Elk ongeval is geclassificeerd naar ernst. De categorieën stemmen overeen met EU-verordening 2009/EC/18:

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

Serious: ongeval met een schip dat niet als *very serious* geclassificeerd kan worden en waarbij bijvoorbeeld brand, een aanvaring, gronding, enzovoorts voorgekomen is, waardoor het schip niet verder kan varen of milieuschade veroorzaakt.

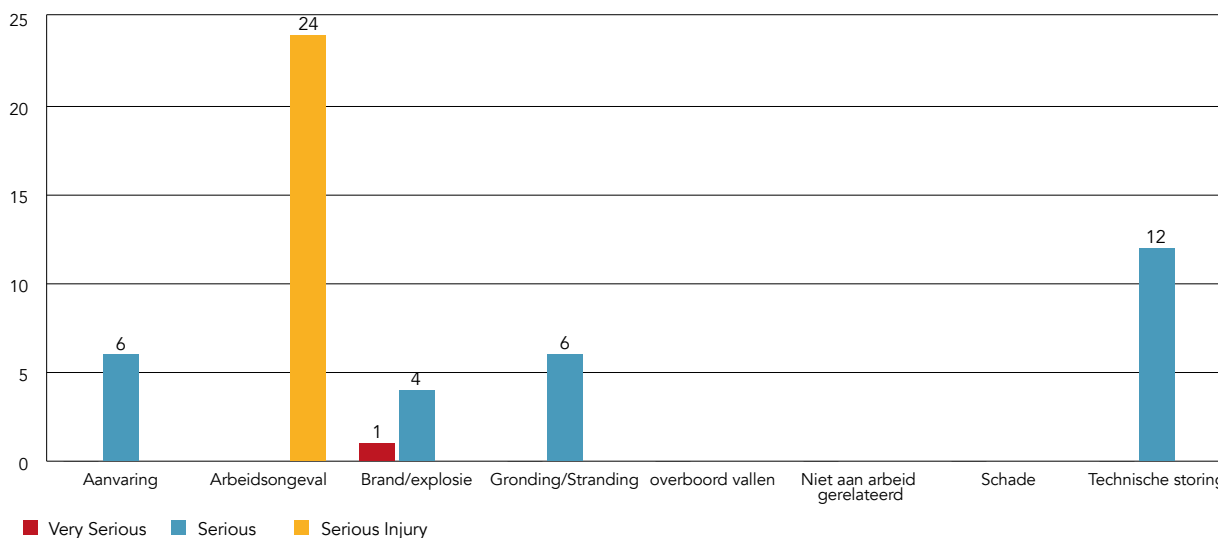
Less serious: ongeval dat niet als *very serious* of *serious* gekwalificeerd kan worden.

Marine incident: een gebeurtenis, of serie gebeurtenissen, anders dan een ongeval, dat heeft plaatsgevonden verbonden aan scheepsoperaties, dat de veiligheid van het schip, een opvarende of het milieu in gevaar bracht, of in gevaar zou hebben gebracht als het niet gecorrigeerd zou zijn.

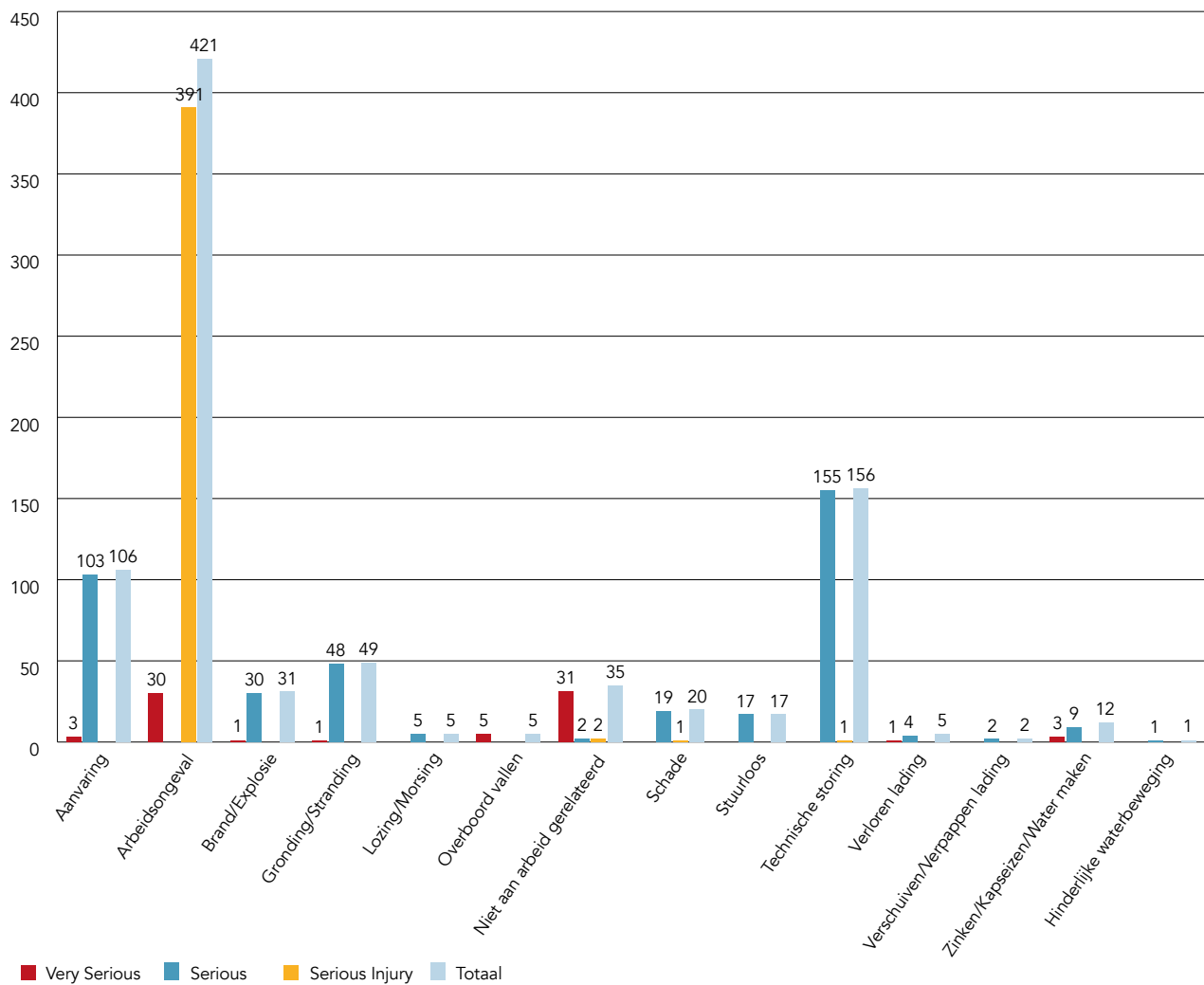
Serious injury: letsel opgelopen door een persoon, waardoor de persoon langer dan 72 uur arbeidsongeschikt is, binnen zeven dagen na de datum waarop het ongeval plaatsvond.

In deze rapportage staan de voorvallen opgenomen uit de categorieën: *very serious*, *serious* en *serious injury*. Behalve de gegevens over de rapportageperiode is ook een meerjarig overzicht opgenomen. Daarmee ontstaat meer inzicht in trends.

▼ **Figuur 3** Ernstige en zeer ernstige ongevallen zeevaart, periode juli 2023 tot en met december 2023.

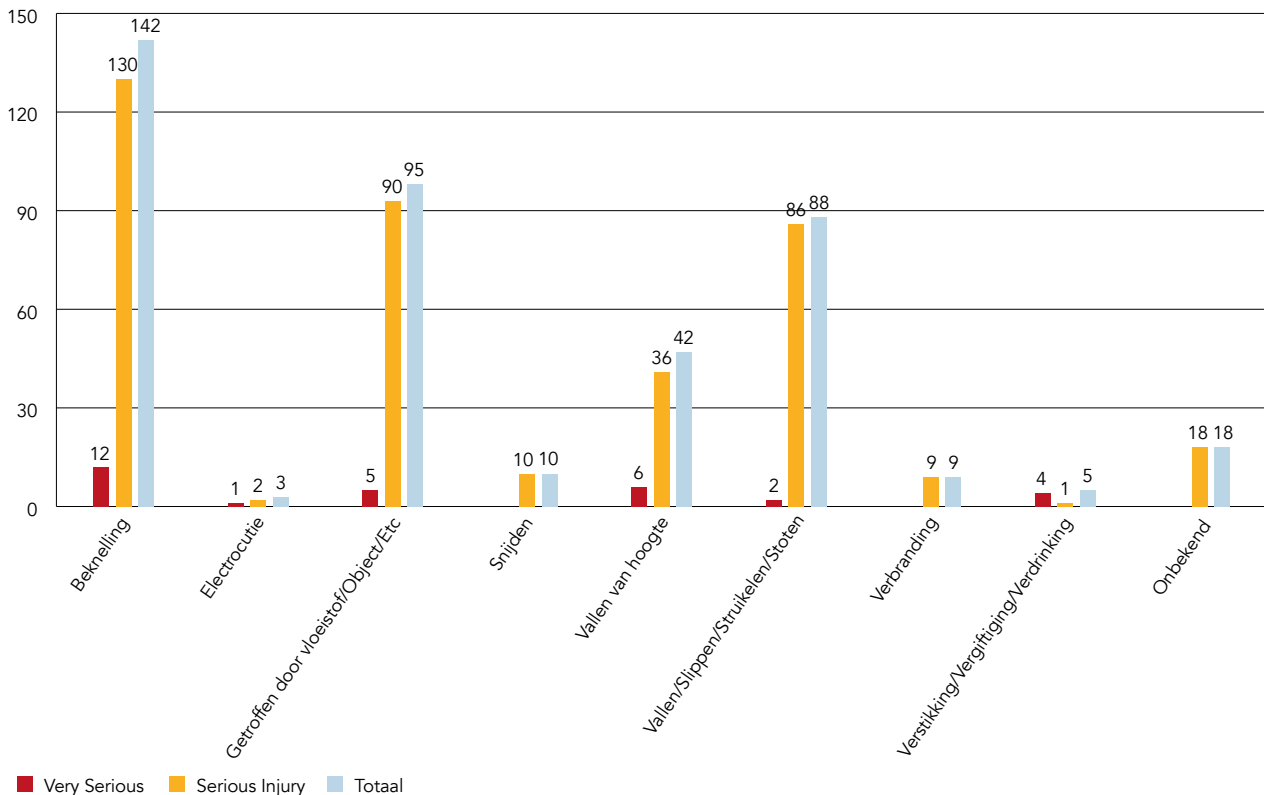


▼ Figuur 4 Ernstige en zeer ernstige ongevallen zeevaart, periode januari 2016 tot en met december 2023.



Arbeidsongevallen nemen in figuur 3 en figuur 4 een prominente plaats in. Het voorkomen van arbeidsongevallen is in de (internationale) regels eveneens een prominente plaats toebedeeld. Het Internationale Maritieme Arbeidsverdrag (MLC 2006), waarin dit is opgenomen, wordt naast het SOLAS-verdrag, het Marpol-verdrag en het STCW-verdrag beschouwd als de vierde pijler van de maritieme regelgeving van toepassing aan boord van zeeschepen. MLC 2006 is opgesteld onder toezicht van de International Labour Organisation (ILO).

▼ *Figuur 5 Arbeidsongevallen gekoppeld aan oorzaak van letsel zeevaart, periode januari 2016 tot en met december 2023.*



Daarnaast heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in Nederland een toezichhoudende rol in de Nederlandse scheepvaartsector. Deze rol spitst zich toe op het naleven van de wet- en regelgeving aan boord van schepen.

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

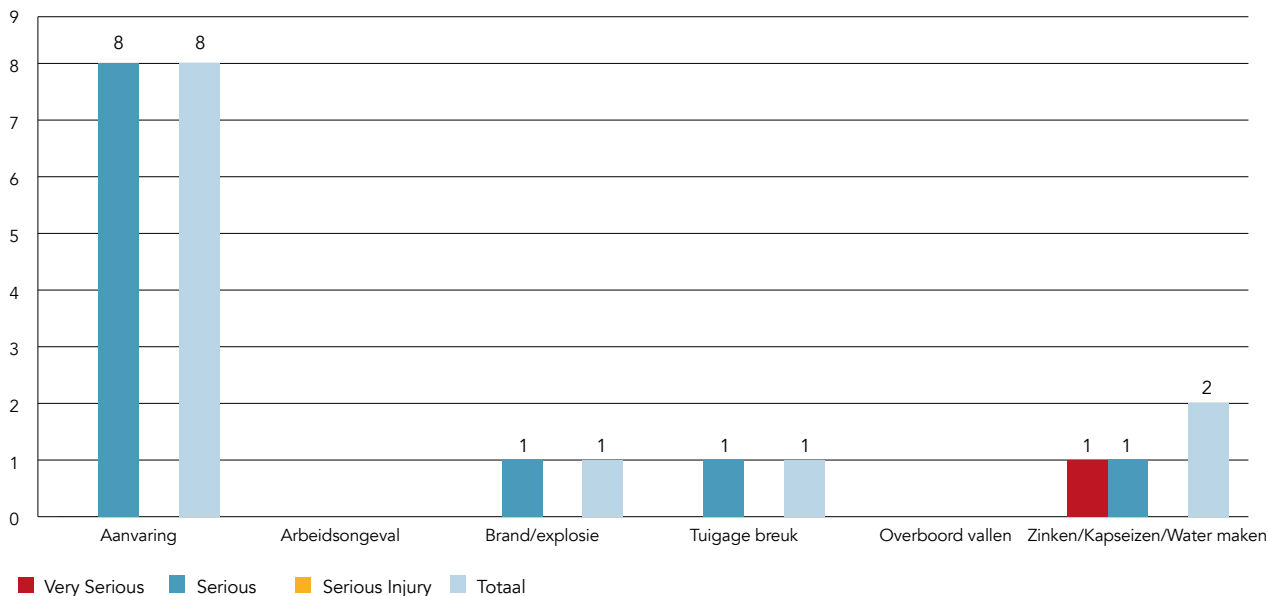
Daarom worden in figuur 5 de arbeidsongevallen weergegeven op basis van de oorzaken van letsel. Hierbij valt op dat beknelling, treffen door vloeistoffen/objecten, vallen/slijpen/struikelen/stoten en vallen van hoogte de meest voorkomende typen arbeidsongevallen zijn.

Binnenvaart

Ongevallen in de binnenwateren kennen een ander classificatiesysteem vanwege verschillen in internationale afspraken, maar dit is in grote lijnen vergelijkbaar met de hierboven genoemde indelen. De scheepsongevallen in figuur 6 geven het aantal meldingen aan de Onderzoeksraad weer van ongevallen op de binnenwateren in de periode juli tot en met december 2023. Daarbij wordt onder *(very) serious* verstaan: ongevallen waarbij een schip niet meer verder kan of mag varen als gevolg van dat scheepsongeval of als er ernstige schade aan lading, infrastructuur of milieu is, en daarbij een stremming van de vaarweg optreedt of als er doden en zwaargewonden te betreuren zijn.

In deze ROS zal voor de leesbaarheid elk voorval, zowel in de zeevaart als in de binnenvaart, op dezelfde manier gecategoriseerd en geïnclassificeerd worden.

▼ Figuur 6 Ernstige en zeer ernstige ongevallen binnenvaart, periode juli 2023 tot en met december 2023.



Gepubliceerde rapporten

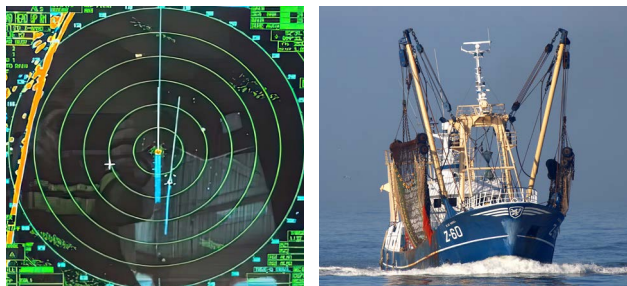
Aanvaring in verkeersscheidingsstelsel

Noordzee, 23 december 2021

De oorzaak van de aanvaring tussen het Belgische visserschip Z60 Blue Angel en het Nederlandse vrachtschip Amadeus Aquamarijn in het verkeersscheidingsstelsel boven de Waddenzee op 23 december 2021 was dat de stuurman van de Z60 Blue Angel de Amadeus Aquamarijn niet heeft gezien en daarom niet is uitgeweken.

Het zicht op de Amadeus Aquamarijn was verminderd door een combinatie van verstoord nachtzicht, de diepe ligging van de Amadeus Aquamarijn en omdat zowel de trim als de masten van de Z60 Blue Angel het zicht in de voorwaartse kijkrichting gedeeltelijk ontnamen. Het is aannemelijk dat de Amadeus Aquamarijn tijdens de dienst van de stuurman op de Z60 Blue Angel op systemen zoals radar en de AIS-overlay op de kaartplotter zichtbaar was. Vermoeidheid in combinatie met het uit staan van het CPA-alarm lijken de reden dat de stuurman de Amadeus Aquamarijn niet heeft gezien. De stuurman van de Amadeus Aquamarijn heeft de Z60 Blue Angel op basis van zijn waarneming gewaarschuwd, zonder een reactie te krijgen. Hij heeft daarna niet meer gecontroleerd of de Z60 Blue Angel zijn koers had aangepast.

▼ *Figuur 7 Radarbeeld Z60 Blue Angel. (Bron: Maritieme Politie)*



▲ *Figuur 8b Z60 Blue Angel. (Bron: Eddy Decorte)*

Verschillende factoren hebben geleid tot de aanvaring. De Onderzoeksraad voor Veiligheid roept scheepseigenaren en maritieme opleidingsinstituten op aandacht te besteden aan verminderde alertheid door vermoeidheid. Ook is het van belang dat de bemanning van vissersschepen, navigatie- en waarschuwingsapparatuur, na het vissen, weer inschakelt. Tijdens het vissen gaat het CPA-alarm veelvuldig af. Omdat dit als storend wordt ervaren, zet de bemanning dit alarm tijdens het vissen uit. Daarnaast moet de scheepvaartbranche, bijvoorbeeld via een simulator, meer aandacht geven aan het oefenen met niet-standaard situaties.

Het volledige rapport is te vinden op:

NED: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/20235/aanvaring-in-verkeersscheidingsstelsel-noordzee>

ENG: <https://onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/collision-in-north-sea-traffic-separation-scheme/>

▼ *Figuur 8a Amadeus Aquamarijn.*



Dodelijk ongeval in ladingtank van chemicaliëntanker. Lessen uit het voorval aan boord van de NCC SAFA

Noordzee, 20 april 2022

Op de avond van 20 april 2022 lag de onder Saoedi-Arabische vlag varende chemicaliëntanker NCC SAFA op de Noordzee voor de kust van IJmuiden op ankerplaats 8 (binnen de twaalfmijlszone). Het schip was net leeg van palmolie, gelost in Rotterdam en werd gereed gemaakt voor inname van een nieuwe lading gasolie in Amsterdam. Voor de nieuwe lading was het nodig de tanks te vullen met een inert gas (stikstof, N₂). Voordat de tanks met dit inert gas gevuld werden, moesten zij volgens de procedure na het wassen nog een laatste maal visueel worden geïnspecteerd.

Een matroos voerde rond 19:00 uur (LT) deze laatste visuele inspectie van de voorste tanks uit, alvorens deze gevuld zouden worden met de stikstof. Toen de kapitein probeerde contact te krijgen met de matroos via de portofoon kreeg hij geen antwoord. Daarop heeft hij de eerste stuurman naar de voorste tank gestuurd om na te gaan wat er aan de hand was. Bij aankomst zag de eerste stuurman de matroos op een plateau in de tank liggen en sloeg via de portofoon alarm. Dit was het enige contact tussen de eerste stuurman en overige bemanning aan boord van het schip. Toen de kapitein bij de tankopening kwam, zag ook hij de matroos op een plateau in de tank liggen. De matroos is door het reddingsteam van het schip uit de tank gehaald en vervolgens door de SAR-helikopter met zware verwondingen naar het ziekenhuis in Alkmaar gebracht. De eerste stuurman werd onderin de tank aangetroffen. Reanimatie werd opgestart maar was niet meer succesvol.

Bij het voorval bleek sprake van een inert gassysteem waarbij slechts één enkele afsluiter de harde veiligheidsbarrière vormde, wat in beginsel onveilig en onvoldoende is. Dit in combinatie met het gevoel van tijdsdruk wat er heerste en verkeerde aannames vanwege een eerder afgegeven *Entry Permit*, waardoor procedures niet gevolgd werden, heeft het mogelijk gemaakt dat het voorval met zowel de matroos als de eerste stuurman heeft kunnen plaatsvinden.

Het onderzoek wees uit dat door een lekkende afsluiter tijdens het inert maken van de achterste ladingstanks aan boord ook stikstof in tank 1SB liep. Hierdoor daalde onbedoeld het zuurstofgehalte in de tank. Ondanks het bekend zijn met de veiligheidsregels en de beschikbare veiligheidsinformatie aan boord werd er toch afgeweken van de procedures. Voorafgaand aan de inspectie door de matroos van tank 1SB, zijn de risicoanalyse en bijbehorende gasmetingen niet uitgevoerd en is geen nieuwe *Entry Permit* afgegeven. Daarnaast droegen de matroos en de eerste stuurman beiden wel hun helm, overall en veiligheidsschoenen, maar geen persoonlijke gasmeter toen zij de tank betraden.

Op basis van het onderzoek naar het voorval op de NCC SAFA komt de Onderzoeksraad tot een aanbeveling aan de scheepsbeheerder en een aantal lessen aan de sector.

Het volledige rapport is te vinden op:

NED: <https://www.onderzoeksraad.nl/nl/page/20522/dodelijk-ongeval-in-ladingtank-van-chemicali%C3%ABntanker>
 ENG: <https://onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/fatal-accident-in-cargo-tank-of-chemical-tanker/>

▼ Figuur 9 NCC SAFA.



Veiligheid historische zeilvloot – Een opvolgingsonderzoek naar aanleiding van twee voorvallen in 2022

In 2022 waren er twee ernstige voorvallen op historische zeilschepen. Dit kostte twee passagiers het leven. Op 27 mei 2022 raakten twee passagiers op het historisch zeilschip *Wilhelmina* bekneld door de giek, nadat de kraanlijn losraakte en de giek in de kuip viel. Eén persoon is hierbij overleden en één persoon werd zwaargewond vervoerd naar het ziekenhuis. Op 31 augustus 2022 vond op de Waddenzee ter hoogte van Terschelling een ernstig ongeval plaats op het historisch zeilschip *Risico*. Op het schip waren twee bemanningsleden en veertien passagiers, bestaande uit twaalf leerlingen en twee leerkrachten die met school op werkweek waren. Tijdens een zeilmanoeuvre brak de houten giek van het zeilschip en kwam op een leerling terecht. Hierbij is de jonge passagier overleden.

Naar aanleiding van de beide ongevallen in 2022 achtte de Raad het noodzakelijk om de aanbevelingen uit het rapport *Mastbreuk Harlingen (2017)* en de opvolging daarvan nader te onderzoeken. De conclusie uit dit opvolgingsonderzoek is dat de historische zeilvloot sinds 2017 niet aantoonbaar veiliger is geworden. Al is er op een aantal aspecten wel voortgang geboekt. Zo heeft de branchevereniging BBZ veel gedaan om een branchenorm te ontwikkelen en veiligheidskennis te verspreiden onder schippers/eigenaren, maar de BBZ bereikt ze niet allemaal.

Voor de ILT is het toezicht op de historische zeilvloot slechts een klein onderdeel van haar omvangrijke takenpakket en krijgt daarom niet veel prioriteit. Het controleren van de schepen laat de ILT over aan keuringsbureaus. De Raad voor Accreditatie (RvA) toetst of de keuringsbureaus aan accreditatienormen voldoen. De bureaus zijn echter beperkt toegerust op hun taak. Het certificeringsstelsel waarin ze opereren kenmerkt zich door open en onduidelijke keuringsnormen, bijvoorbeeld voor veiligheidskritische componenten

als de mast en tuigage. De keuringsinstanties geven nu een eigen invulling aan die normen. Zo ontstaat er ruimte voor schippers/eigenaren om de minst strenge keuring te kiezen die de minste kosten met zich meebrengt. Veiligheid is dan niet per definitie een doorslaggevend criterium.

De ILT kiest voor een rol als tweedelijns-toezichthouder, maar heeft nauwelijks zicht op de werking en effectiviteit van het certificeringsstelsel in de praktijk. Zo kan de ILT op dit moment niet goed haar verantwoordelijkheid waarmaken voor de kwaliteit van het systeem waarin keuringsbureaus certificaten afgeven voor historische zeilschepen.

De branchevereniging BBZ heeft in de afgelopen jaren, in samenwerking met een aantal schippers, eigenaren en andere partijen, goede initiatieven genomen om de veiligheid te verbeteren. Maar ondanks die inspanningen om de professionaliteit en het veiligheidsbewustzijn te verbeteren, bestaat er nog een groot verschil in kennis en deskundigheid tussen de diverse schippers en eigenaren. Dat onderscheid in professionaliteit zorgt voor veiligheidsrisico's. Schippers die de veiligheid al hoog in het vaandel hebben staan verdienen erkenning en ondersteuning van de ILT, keuringsbureaus en de branchevereniging. Initiatieven zoals het uitwisselen van praktische veiligheidskennis door de verschillende organisaties moeten daarom meer gestimuleerd en ondersteund worden.

Voor keuringsbureaus geldt dat ze niet op de ILT hoeven te wachten, maar zelf normen kunnen invullen, mede op basis van wat de branche zelf al heeft ontwikkeld. Ook zijn investeringen nodig in de deskundigheid van hun inspecteurs, zodat zij keuringen kunnen uitvoeren die aantoonbaar bijdragen aan de veiligheid van historische zeilschepen.

Dit onderzoek laat zien dat het systeem – ook na diverse voorvallen in de afgelopen jaren en het onderzoek *Mastbreuk Harlingen* – nog steeds hiaten kent. De aanbevelingen vanuit *Mastbreuk Harlingen* blijven daarom onverkort gelden. De

aandacht voor veiligheid is vrijblijvend en dat biedt binnen het hele systeem ruimte voor eigen interpretatie en maakt dat veiligheidskritische componenten binnen de historische zeilvloot kwetsbaar zijn. Daarnaast blijft de kennis en expertise onder schippers en eigenaren van de historische zeilvloot van wisselend niveau. De ILT vult haar tweedelijns toezicht beperkt in en het ontbreekt aan een duidelijke samenhang in de taakverdeling tussen de ILT en de Raad voor Accreditatie.

De Onderzoeksraad doet aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat vier aanbevelingen om samen met de ILT het toezicht op de historische zeilvloot te verbeteren. De Raad verwacht van de andere partijen zoals schippers, eigenaren, branchevereniging BBZ, de keuringsbureaus en de Raad van Accreditatie dat zij niet afwachten tot de minister en de ILT het initiatief nemen. Zij moeten ook aan de slag om de veiligheid van historische zeilschepen te verbeteren.

Het volledige onderzoeksrapport is te vinden op: <https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/veiligheid-historische-zeilvloot-een-opvolgingsonderzoek-naar>

▼ *Figuur 10 Historische zeilvloot. (Bron: Hajo Olij)*



Aanvaring in het Schuitengat

Waddenzee, 21 oktober 2022

Op 21 oktober 2022 kwamen de watertaxi Stormloper en de snelboot Tiger met elkaar in aanvaring ter hoogte van het Schuitengat bij Terschelling. Bij dit ongeluk raakten vier personen gewond, zijn drie personen overleden en raakte een vierde opvarende vermist. Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad blijkt dat de betrokken watertaxi en snelboot allebei te snel voeren, onderling onduidelijk communiceerden en zich niet gedroegen volgens de geldende vaarregels. Dit onderzoek laat zien dat de veiligheid op de Waddenzee verbeterd kan worden, met name ten aanzien van vaargedrag en wet- en regelgeving. Eilandbewoners en overige passagiers zijn afhankelijk van het vervoer tussen de eilanden en het vaste land en moeten erop kunnen vertrouwen dat dit veilig gebeurt. Het bevoegd gezag en de ondernemers hebben hierin een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Alle betrokken partijen komen elkaar tegen in dit gebied. De reeds in gang gezette acties en de in dit rapport geformuleerde aanbevelingen kunnen bijdragen aan het vergroten

van de veiligheid. Dit wordt versterkt indien de partijen hier mét elkaar concreet vorm en inhoud aan geven.

Het ongeval heeft op alle betrokken partijen diepe indruk gemaakt. De Onderzoeksraad beveelt dan ook aan om de bestaande gemeenschapszin te gebruiken en te versterken om de veiligheid van het vaarverkeer op de Waddenzee te vergroten. De betrokken partijen kunnen elkaars deskundigheid benutten en samen activiteiten ontwikkelen zoals het oefenen van scenario's, simulatortraining en trainingsactiviteiten op het Wad. Inmiddels hebben de betrokken rederij en het watertaxibedrijf aangegeven dat diverse verbeteracties zijn gestart. Tevens beveelt de Onderzoeksraad de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan om te komen met eenduidige regels rond bedrijfsmatig vervoer van twaalf personen of minder en de wet- en regelgeving rond handhaving aan te passen.

Het volledige onderzoeksrapport is te vinden op: <https://onderzoeksraad.nl/onderzoek/aanvaring-schuitengat/>

▼ *Figuur 11 De watertaxi na de aanvaring.*
(Bron: Maritieme Politie)



Gestarte onderzoeken

Hulpverlening bij brand op schip

Noordzee, 25 juli 2023

In de nacht van 25 op 26 juli 2023 brak een brand uit aan boord van het vrachtschip Fremantle Highway ten noorden van Ameland. Hierbij kwam een bemanningslid om het leven en raakte 22 andere opvarenden gewond. De Onderzoeksraad is een onderzoek gestart naar de voorbereiding op en de communicatie, operationele inzet, coördinatie en besluitvorming tijdens de noodhulpverlening.

Het onderzoek naar de brand wordt geleid door de Panamese autoriteiten (zie onderzoeken gestart door buitenlandse autoriteit).

Classificatie: Very Serious

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

Brand op autocarrier, met fataal en zwaar lichamelijk letsel

Noordzee, 25 juli 2023

In de nacht van 25 op 26 juli 2023 brak een brand uit aan boord van de Panamese autocarrier Fremantle Highway op de Waddenzee ten noorden van Ameland. Het onderzoek naar de brand, waarbij één bemanningslid om het leven kwam en 22 andere opvarenden zwaar gewond raakten, wordt geleid door de Panamese autoriteiten. De Onderzoeksraad voor Veiligheid werkt samen met hen bij dit onderzoek.

Classificatie: Very Serious

▼ *Figuur 12 Brand op de Fremantle Highway. (Bron: ANP)*



Val van hoogte

VOPAK Vlaardingen, 9 augustus 2023

Tijdens het lossen van de lading palmolie bij VOPAK Vlaardingen viel een bemanningslid van het Liberiaanse schip Acadia Park van een ladder in de ladingstank op de tankspiralen (verwarmingselement). Het bemanningslid liep hierbij een klaplong en brandwonden op en is naar het ziekenhuis vervoerd. Het ongeval gebeurde na het schoonmaken. Tijdens het voorval was het bemanningslid met vier anderen bezig in de tank. Volgens de politie droegen alle bemanningsleden persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM's) en gasmeters en heeft de atmosfeer geen invloed gehad op het ongeval. De ladingsrestanten hadden wel invloed op het ongeval. Het bemanningslid verloor namelijk grip op de leuning die vettig was van de palmolie.

De Onderzoeksinstantie van Liberia is een onderzoek gestart.

Classificatie: Serious Injury

Val van luikenwagen

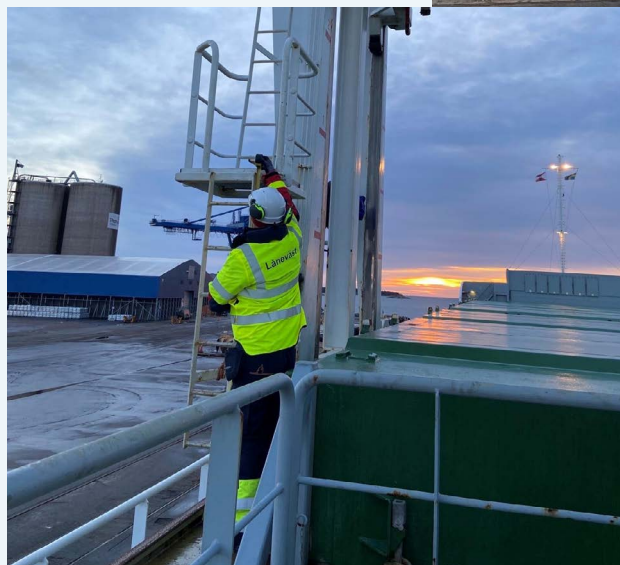
Oxelosund, 15 oktober 2023

In de haven van Oxelosund (Zweden) is de derde officier van de luikenwagen van het Nederlandse vrachtschip Roerborg op de kade gevallen. Na het openen van de luiken van het voorste ruim werd de luikenwagen bij het cross deck geparkeerd waarna de derde officier via de ladder van de luikenwagen naar beneden klom. Hierbij heeft de derde officier een misstap gemaakt (drie tot vier treden boven het tussenplatform) en daarbij de grip verloren met een val tot gevolg. Tijdens de val raakte de voeten van de officier buiten de reling van het tussenplatform gekomen en heeft hij de reling van het lager gelegen dek geraakt alvorens op de kade terecht te komen. Hierdoor is de derde officier zwaar gewond geraakt, maar hij is wel bij kennis naar het ziekenhuis vervoerd.

De Zweedse onderzoeksinstantie is een onderzoek gestart.

Classificatie: Serious Injury

▼ *Figuur 13a en 13 b Locatie ongeval Roerborg.*
(Bron: Swedish Accident Investigation Authority)



Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht



Aanvaringen

In aanvaring met steiger

West-Terschelling, 1 juli 2023

Tijdens het afmeren in de haven van West-Terschelling aan de korte kant van de Rijkswaterstaatsteiger, kwam de Nederlandse zeesleepboot Holland in aanvaring met de kade. De Holland is uitgerust met een omkeerbare motor en een boegschroef en maakte tijdens het afmeren gebruik van een sleepboot. Terwijl de Holland richting de kade voer werd het richting al afgemeerde schepen aan bakboord gezogen. In de poging de afgemeerde schepen te ontwijken raakte de Holland de kade. Het schip voer met een groep passagiers. Eén van de passagiers raakte lichtgewond doordat zij uit haar stoel viel en een gebroken pols opliep. Het schip liep schade op aan de voorsteven boven de waterlijn. Er was geen uitstroom of instroom van water. Het klassebureau gaf de Holland toestemming om terug te varen naar Harlingen voor reparaties.

Classificatie: Serious

◀ *Figuur 14 Schade voorsteven Holland. (Bron: ILT)*

Aanvaring met palen en loodsboot

Noordzeekanaal, 5 juli 2023

De Cyriotische LNG-tanker Kairos vertrok in de ochtend uit de haven van Amsterdam, met een loods aan boord. Er was veel wind met windvlagen van 30 tot 40 knopen. De Kairos kreeg bij vertrek hulp van een sleepboot en voer naar de sluis van IJmuiden. Er was om twee sleepboten gevraagd, maar er was maar één beschikbaar. Eenmaal in de sluis werd de wind krachtiger en werd besloten de loods in de haven van boord te laten gaan in plaats van buitengaats. Ondanks dat de azipod thrusters van de Kairos op volle kracht waren, kon niet voorkomen worden dat het schip door de wind werd gegrepen en aan de grond liep en een aantal palen raakte. Daardoor ontstond een scheur boven de waterlijn aan bakboordzijde. De poging om de loods over te laten stappen op de loodsboot Lacerta werd onderbroken. Er was geen waterinstroom. Een tweede sleepboot was daarna wel beschikbaar om de Kairos veilig naar de Aziëhaven te brengen. Zie ook het hiernavolgende ongeval voor de schade aan de loodsboot.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 15 Schade Kairos.*



Aanvaring bij beloodsing

Noordzeekanaal, 5 juli 2023

De Nederlandse loodstender Lacerta was bezig een loods van boord te halen die meevoer met de LNG-tanker Kairos. De manoeuvre om de loods van boord te halen werd onderbroken, doordat de Kairos door de harde wind de controle verloor en een aanvaring dreigde (zie het voorgaande ongeval). De ontwijkende manoeuvre mocht niet meer baten en door de daaropvolgende aanvaring raakte de Lacerta beschadigd. Niemand raakte gewond.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 16 Schade Lacerta. (Bron: Loodswezen)*



Aanvaring bij havenmanoeuvre

Rotterdam, 19 september 2023

Tijdens het afmeren van de Songa Pearl aan de BP Terminal in de Europoort werd het schip gegrepen door een windvlaag. De boegschroef was niet sterk genoeg om deze op te vangen, daarom werd het anker uitgeworpen. Dit heeft de beweging vertraagd maar niet genoeg om een aanvaring met het afgemeerd schip Willard J te voorkomen. Beide schepen liepen schade op die voor vertrek gerepareerd moest worden.

Classificatie: Serious

Aanvaring op volle zee

Denemarken, 20 september 2023

Het schip Eems Carrier in aanvaring is gekomen met een het schip Rix Explorer op volle zee. Beide schepen bevonden zich in Deense wateren. Hierbij heeft de Eems Carrier een gat opgelopen in de scheepshuid ter hoogte van een ballasttank die vol was. In overleg met Deense autoriteiten is voor de reparatie besloten om door te varen naar de haven van bestemming, Faxø (Denemarken). De Eems Carrier kwam daar die avond aan.

Classificatie: Serious

Plezierjacht gezonken na overvaring door binnenvaartschip

Dordrecht, 14 oktober 2023

Op de Oude Maas bij Dordrecht is omstreeks 12.45 uur een plezierjachtje overvaren door een binnenschip. Dat gebeurde ter hoogte van de Krabbegeul. De twee opvarenden raakten onder water. Eén van hen kon naar de wal zwemmen. De ander werd door bemanningsleden van een voorbij varende bunkerschip naar de wal gebracht. Het plezierjacht zonk direct naar de bodem van de rivier.

Classificatie: Serious

Aanvaring

Oude Maas, 26 oktober 2023

De Belgisch gevlagde tanker Antibes, geladen met stookolie, is omstreeks 07.00 uur achterop het Nederlands gevlagde vrachtschip Ina, geladen met rollen staal, gevaren. Hierdoor is de Ina tegen een bunkerstation aangevaren. Het bunkerstation raakte door de klap los. Er was geen sprake van uitstroom. De Ina lag klem tussen palen en de oever, door het zakkende waterpeil bestond de kans dat het schip zou kapseizen. Uiteindelijk is de Ina gecontroleerd losgetrokken door een duwboot.

Classificatie: Serious

Aanvaring

Volkeraksluizen, 29 november 2023

De Nederlandse binnenvaartschepen Nova en Europa voeren op 29 november rond 9.00 uur tegen elkaar aan nabij Willemstad. De stuurhut van het kleinere schip Nova werd hierbij verwoest. De schipper van de Nova is in het water gesprongen en is later zelf weer aan boord van de Nova geklimmen. De Nova kon niet meer zelf varen en is later naar Schiedam gesleept om te worden gelost. De Europa kon na een korte tijd weer verder varen.

Classificatie: Serious

Aanvaring met pont

Lek bij Culemborg, 30 december 2023

Op 30 december 2023 omstreeks 08.00 uur voer het binnenvaartschip Micento door de kabels van de veerpont bij Culemborg. Hierdoor kwam de pont los van de kabel. Door de aanvaring kwamen er ook drie gierboten los. Hiervan is er één door de Micento meegetrokken naar Wijk bij Duurstede. Er waren geen mensen aan boord van de pont en er is geen sprake van letsel geweest. De schade is materieel. De schipper gaf aan dat hij niet bekend was met de locatie en er voor de eerste keer voer. Hij gaf als verklaring dat de bootjes slecht zichtbaar waren, dat de zon net op kwam en met het hoge water de kribben ook niet goed te zien waren. De radar stond wel bij.

Classificatie: Serious

Aanvaringen kunstwerken

Aanvaring met brug

Stroobos, 17 augustus 2023

Omstreeks 02.30 uur is binnenvaarttanker MTS Marlou tegen de brug Stroobos aangevaren. De Marlou was geladen met raapolie. De tanker is tegen de gesloten draaibrug gevaren, waarbij het dak van de stuurhut achterop het dek terecht kwam. De bijboot kwam in het water terecht. Bij de aanvaring is niemand gewond geraakt, ook was geen sprake van uitstroom. De schipper verklaarde dat hij dacht dat hij onder de brug door kon, wat achteraf gezien een inschattingfout was.

Door de aanvaring is de draaibrug uit de beveiliging gekomen. Zowel de vaarweg als de weg over de brug waren hierdoor gestremd. De brug werd acht maanden eerder ook geraakt, toen door een Duits binnenvaartschip.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 17 Schade stuurhut na aanvaring brug.*
(Bron: Camjomedial)



Stremming door aanvaring sluis

Panheel, 9 oktober 2023

Op 9 oktober heeft het binnenvaartschip Baracas bij de sluis van Panheel omstreeks 14.30 uur de bovendeur van de noordkolk aangevaren. Er was geen sprake van letsel en het schip had geen lading aan boord. Doordat de zuidkolk al eerder gestremd was door een technische storing was het gehele complex gestremd voor de scheepvaart.

Classificatie: Serious

Aanvaring met hefbrug

Waddinxveen, 7 november 2023

Dinsdagochtend 7 november voer het binnenvaartvrachtschip Sophia tegen de hefbrug bij Waddinxveen over de Gouwe. Hierbij is de brug beschadigd en werd het verkeer over en onder de brug gestremd. De dag erna kon het verkeer over de brug weer doorgang vinden. Tijdens de reparatie was de scheepvaart nog tijdelijk gestremd. Volgens de schipper ging de brug te langzaam open, en kon hij niet meer op tijd stoppen.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 18 Hefbrug bij Waddinxveen. (Bron: ANP)*



▲ *Figuur 19 Schade aan de romp. (Bron: Sima Charters)*

Aanvaring met spoorbrug

Zutphen, 9 november 2023

Op 9 november even na 22.00 uur op de IJssel voer het Nederlandse binnenvaartschip Juntos tegen de weg- en spoorbrug bij Zutphen. Door de aanvaring met het spoorgedeelte van de brug kwam de houten stuurhut van het binnenvaartschip in het water terecht. De schipper raakte hierbij gewond, maar kon nog wel zelfstandig naar een aanmeerplek varen. Hij werd daar aan een hoofdwond behandeld door een huisarts die met een bootje aan boord was gebracht. Het treinverkeer over de spoorbrug heeft tot het einde van de dienstregeling van die dag stilgelegen. Het wegverkeer ondervond geen hinder.

Classificatie: Serious

Aanvaring met leiding

Rødby Denemarken, 10 november 2023

De Nederlandse Crew Transfer Vessel SC Falcon voerde een bemanningswissel uit voor een klant voor de kust van Rødby (Denemarken). Bij het uitvaren van de haven viel het de kapitein op dat zijn zoeklicht niet meer werkte. Na de bemanningsoverdracht voer de SC Falcon terug richting Rødby Haven. Hierbij nam de kapitein een andere route dan gepland en voer het schip door een afgesloten werkgebied. Omstreeks 18.30 uur lokale tijd raakte het schip vervolgens een leiding, en kwam vast te liggen op de leiding. Het was donker, regenachtig en de kapitein had de leiding niet op de radar gezien. Er stonden op het moment van de aanvaring een aantal mensen op het dek, die aan de impact blauwe plekken en stijve gewrichten hebben overgehouden.

Er werd vervolgens hulp gevraagd aan schepen in de buurt. Een sleepboot schoot te hulp en trok de SC Falcon los. Vervolgens is de SC Falcon naar Rødby Haven gesleept. Er was verder geen lekkage.

Classificatie: Serious

Arbeidsongevallen

Beknelling in tros

Cuxhaven, Duitsland, 10 maart 2023

Omstreeks 16.15 uur moest de bemanning het Nederlandse vissersschip UK-156 Poolster in Cuxhaven, Duitsland, verplaatsen naar de binnenhaven waarvoor het schip een sluis door moest. Er waren twee bemanningsleden aan boord, de schipper en een matroos. De schipper bevond zich in het stuurhuis en de matroos op het achterdek. Tijdens de manoeuvre door de sluis raakte de matroos bekneld in een tros.

Aan boord van de UK-156 Poolster is het gebruikelijk om af te meren aan de kleine bolders in de sluis. De meertrossen worden pas vastgemaakt op het moment dat het schip stilligt. Het vastmaken van de trossen gebeurt vanaf het dek. De matroos stond in dit geval op de reling van het schip en gooide de meertros om een grote bolder op de kademuur. Nadat hij dit had gedaan, sprong hij van de reling terug op het dek. Hierbij schoot een lus van de meertros om zijn voet. De lus trok diens voet tussen de reling het achtertuijg van de giek dat aan de reling vastgebonden zat. Hierdoor brak hij zijn rechter onderbeen, net boven de enkel. Tijdens de medische behandeling bleek amputatie noodzakelijk.

Classificatie: Serious Injury

Afknelling door tros

Den Oever, 20 april 2023

Bij het ontmeren van het Nederlandse vissersschip WR 189 Grietje verloor een bemanningslid zijn been. Het schip lag afgemeerd voor de visafslag, klaar met lossen, toen de bemanning het schip wilde verhalen. Vanwege harde wind had de bemanning een spring dubbel gezet op een paal om het achterschip van de kant de draaien. Toen het schip ver genoeg was afgedraaid, heeft de schipper het sein gegeven om los te gooien, waarna het schip achteruit voer.

Na 20 meter riep het slachtoffer om te stoppen, waarna de schipper weer vooruit ging. Een tros bleek nog om de bolder te zitten en was stak getrokken. Het bemanningslid was in een lus van deze tros gaan staan, met de afknelling van zijn been als gevolg.

Classificatie: Serious Injury

Gebroken arm

Noordzee, 14 juli 2023

Op 14 juli 2023 om 12.30 uur lokale tijd ging het *high level bilge* alarm in de boegschroefkamer af. Hierop besloot de bemanning om een inspectie uit te voeren. Om 13.00 uur openden de hoofdwerktuigkundige en derde werktuigkundige het luik naar de boegschroefkamer. Het luik was niet goed vastgemaakt. Dat kwam door het missen van een goed *locking* systeem. Door een golf viel het luik vervolgens op de arm van de derde werktuigkundige, waardoor hij zijn arm brak. Hij bleef nog een dag aan boord tot het schip het Kielerkanaal bereikte. Hier ging hij van boord en werd de breuk in zijn arm geconstateerd.

Classificatie: Serious Injury

▼ *Figuur 20 Locatie ongeval Geulborg. (Bron: Wagenborg)*



Medische evacuatie

Noordzee west van Denemarken, 15 augustus 2023

Aan boord van de Nederlandse *flyshooter* UK-38 Kleine Jan raakte een bemanningslid gewond doordat hij klem had gezeten tussen een boomstronk en de stortbak. De boomstronk zat in het net die tijdens het binnenhalen scheurde. Het bemanningslid zou de haak inpikken om de boom uit het net te takelen toen het net begon te scheuren. Door de weersomstandigheden (windkracht 6-7 beaufort) slingerde het schip en door een slingerbeweging kwam de boomstronk tegen het bemanningslid aan. Het bemanningslid werd geëvacueerd en naar het ziekenhuis gebracht. Hij kon drie tot zes weken niet werken.

Classificatie: Serious Injury

Verwonding aan been

Dordrecht, 21 augustus 2023

Tijdens het afmeren in de haven van Dordrecht is een bemanningslid gewond geraakt aan boord van de Maltees gevlagde tanker Filyoz. Het bemanningslid raakt bekneld met zijn been bij het uitgeven van de voortros toen het hulpbootje onverwacht aan de voortros trok. Het bemanningslid heeft daarbij zijn been gebroken en is naar het ziekenhuis gebracht, waar een operatie noodzakelijk bleek.

Classificatie: Serious Injury

Verwonding aan hand

Esbjerg Denemarken, 25 augustus 2023

Aan boord van het Nederlands gevlagde RoRo-schip Kraftca heeft de derde machinist verwondingen aan zijn duim opgelopen terwijl hij rond 03.00 uur lokale tijd bezig was met werkzaamheden aan de airconditioningunit. Deze werkzaamheden waren niet ingepland of opgedragen door de hoofdmachinist. De derde machinist had de motor van de airconditioning uitgezet, maar de aandrijfriem draaide nog steeds toen hij aan de werkzaamheden begon. Hierdoor kwam zijn duim vast te zitten tussen de riem en het tandwiel. De derde machinist is aan wal gebracht door de Deense kustwacht en daar in het ziekenhuis behandeld.

Classificatie: Serious Injury

Gekneusde hand

Rotterdam, 1 september 2023

Bij een test van de reddingsbootkraan op het containerschip X Press Godavari heeft de derde officier zijn hand zwaar gekneusd nadat deze bekneld raakte. De derde officier stond achter de reddingsbootkraan toen hij de kraan liet draaien. Daarbij kwam zijn hand bekneld te zitten tussen de kraan en de boot. De derde officier stopte de kraan niet waardoor deze bleef draaien. De eerste officier is vervolgens naar boven gerend om de kraan te stoppen en draaide deze de andere kant op. Hierdoor kon de hand van de derde officier bevrijd worden.

Classificatie: Serious Injury

Val in tank

Kokkola Finland, 4 september 2023

Bij werkzaamheden in een ballastwatertank is tijdens het betreden van de tank de matroos van de ladder in de tank gevallen. Hierop is het bemanningslid uit de tank geholpen en is medische zorg verleend. De gewonde matroos is naar het ziekenhuis gebracht, hier werd een breuk aan de linker heup geconstateerd waar hij aan behandeld werd.

Classificatie: Serious Injury

Beknelde hand

Rotterdam, 9 september 2023

Aan boord van de Maltese pijpenlegger Lorelay was de bemanning bezig met sjouwwerkzaamheden in het ruim. Met een vorklifttruck werd een betonblok voortgetrokken om deze te verplaatsen. Een bemanningslid was bezig de ketting los te maken waarmee het betonblok aan de vorkheftruck was bevestigd. Toen de vorkheftruck wegreed, raakte de vinger van het bemanningslid bekneld tussen de ketting en het betonblok. Hierop is hij met de ambulance naar het ziekenhuis gebracht. De helft van zijn middelvinger moest geamputeerd worden.

Classificatie: Serious Injury

Op trap uitgegleden

Hollum, 4 september 2023

Een bemanningslid van het vissersschip LO44 Stella Maris gleeed uit op de trap in de kombuis. Vervolgens kreeg hij een dichtvallend luik op zijn pols, waardoor hij een diepe wond en afgescheurde duimspier opliep. Het bemanningslid kon drie tot zes weken niet werken.

Classificatie: Serious Injury

Letsel aan vinger

Noordzee, 16 oktober 2023

Tijdens het vissen op de Noordzee liep een matroos aan boord van het Nederlandse visserschip VLI25 Cindy letsel aan zijn vingers op. De matroos werd met een Belgische SAR-helikopter geëvacueerd en overgebracht naar een ziekenhuis in Brugge.

Classificatie: Serious Injury

Vinger bekneld

Farmsum, 17 oktober 2023

Tijdens het gereedmaken van de Nederlandse sleepboot Waterstroom in de haven van Farmsum liep de kapitein omstreeks 10.50 uur letsel aan zijn rechterwijsvinger op. Hij kwam op het voorschip met zijn vinger klem te zitten tussen de schalm en de ankerketting. De kapitein werd overgebracht naar een ziekenhuis.

Classificatie: Serious Injury

Gebroken knie

Sassnitz Duitsland, 25 oktober 2023

Omstreeks 17.00 uur lokale tijd was het Nederlandse onderzoeksschip Geo Focus aan het afmeren. Toen een bemanningslid van het schip op de kade stapte om de tweede stuurman te helpen bij het afmeren, kwam hij verkeerd neer waardoor hij een breuk in zijn knie opliep.

Classificatie: Serious Injury

Hand bekneld

Australië, 2 november 2023

Een stagiair liep aan boord van het Nederlandse vrachtschip Heemskerkgracht verwondingen op aan zijn hand. De stagiair en de derde officier waren van plan samen een lier op het voordek te smeren. De stagiair assisteerde de derde officier met het loshalen van het oog van een tros. Hierbij raakte de hand van de stagiair bekneld tussen het oog van de tros en een geleidewiel. Door de verwonding aan zijn hand is de stagiair één tot twee weken niet inzetbaar geweest.

Classificatie: Serious Injury

Gebroken been door trosbreuk

Helsingborg, Zweden, 9 november 2023

Het Nederlandse vrachtschip Tuna werd op 09 november rond 22.45 uur in de haven van Helsingborg, Zweden, langs de laadkade verplaatst. Een matroos stond voorop om de winches te bedienen en een tweede matroos deed hetzelfde achterop. De eerste stuurman stond op de wal om te kijken wanneer het schip in positie was. Nadat het schip in positie was gekomen werden alle trossen weer vastgezet. Vervolgens brak de achterspring en raakte deze de achterkant van het onderbeen van de stuurman die net op de gangway was gestapt. Het is onduidelijk wat de eerste stuurman op dat moment op de gangway deed, mogelijk wilde hij weer aan boord stappen of was hij bezig met het gangway veiligheidsnet. Hij viel terug op de kade en bleef daar liggen. De lokale autoriteiten werden gewaarschuwd en de stuurman werd rond 23.15 uur per ambulance naar het ziekenhuis afgevoerd. Het bleek dat hij zijn kuit en scheenbeen had gebroken.

Classificatie: Serious Injury

Val aan boord

Terneuzen, 12 november 2023

Een bemanningslid viel op de ochtend van 12 november aan boord van een snijkopzuiger in het ruim. Het schip lag tijdens het ongeval in de Westbuitenhaven in Terneuzen. Het bemanningslid viel tijdens het assisteren van de kraanmachinist op Project Nieuwe Sluis Terneuzen. De gewonde is met behulp van een kraan van boord gehaald en naar het ziekenhuis gebracht. Hij heeft een gebroken arm en verwondingen aan zijn bekken opgelopen.

Classificatie: Serious Injury

Beklemd in stuurhut

Parkkade Rotterdam, 16 november 2023

Het binnenvaartschip Antares raakte op 16 november op drift voor de Rotterdamse Parkkade. Het schip draaide enkele rondjes door de Parkhaven, pal voor de Parksluizen en botste op de kade. Vervolgens kwam hij tegen een ander binnenvaartschip en een politieboot aan. Een politieagent moest aan boord springen om het schip tot stilstand te brengen. De politie trof de schipper toen bewusteloos aan in het ingestorte stuurhuis, beklemd tussen het dak en het bedieningspaneel. De schipper is met een kraan van boord gehaald en overgebracht naar een ziekenhuis.

Classificatie: Serious Injury

Aanrijding met terminaltrekker

Rotterdam, 21 november 2023

Omstreeks 13:40 uur kwam een bemanningslid van het Maltese RoRo-vrachtschip Opaline onder een terminaltrekker terecht. De chauffeur van de terminaltrekker was met een chassis met twee containers achteruit aan het rijden op het benedendek. Een bemanningslid van de Opaline verzamelde op hetzelfde dek op dat moment sjormateriaal toen hij een schreeuw hoorde. Zijn collega, die op het achterop op het benedendek de laadoperatie begeleidde lag ter hoogte van de achterwielen van de terminaltrekker. Hij sloeg direct alarm via een fluit en de portofoon.

De hulpdiensten werden gealarmeerd. Het slachtoffer werd met een ambulance afgevoerd. Het slachtoffer was aanspreekbaar toen hij de ambulance inging. Later bleek dat het slachtoffer vier vingers had gebroken en letsel had aan zijn been.

Classificatie: Serious Injury

Val van trap

Noordzee, 10 december 2023

Onderweg naar Vlissingen gebeurde er aan boord van het Nederlandse vrachtschip Breadbox Xerus een arbeidsongeval. De hoofdwerktuigkundige viel tijdens stormachtig weer van de trap in de machinekamer. De hoofdwerktuigkundige raakte gewond aan zijn heup en verbleef in de controlekamer totdat het schip aankwam in Vlissingen en de hoofdwerktuigkundige naar het ziekenhuis kon. Daar is hij geopereerd, waarna hij vrij snel weer kon lopen. Hij kon meer dan 72 uur niet werken.

Classificatie: Serious Injury

Val van hoogte

Zaandam, 12 december 2023

Op de Maltese tanker MRC Lina raakte een bemanningslid ernstig gewond na een val in de machinekamer. De bemanning was bezig om met een kraan onderdelen in en uit de machinekamer te hijsen. Hiervoor was het machinekamerluik opengezet. Het slachtoffer gaf aanwijzingen aan de kraanmachinist toen hij in het gat stapte en zes tot zeven meter naar beneden viel, de machinekamer in. Hij raakte zwaar gewond en werd naar het ziekenhuis gebracht.

Classificatie: Serious Injury

Beknelling

Mexico, 18 december 2023

Aan boord van het Nederlandse passagiersschip MS Volendam werden reparaties uitgevoerd aan één van de hoofdboilers. Het schip was onderweg naar de haven van Mazatlán in Mexico. Tijdens het hijsen van een bijna 1300 kilo wegende buitenwand van de boiler, knapte een van de hijsbanden. Hierbij draaide de buitenwand van de boiler, en kwam een bemanningslid klem te zitten. Andere bemanningsleden hebben hem bevrijd. Nadat het schip in de haven was gearriveerd is hij met de ambulance naar het ziekenhuis gebracht. Het bemanningslid heeft een botbreuk opgelopen.

Uit vooronderzoek van de rederij blijkt dat de hijsband waarschijnlijk brak doordat deze tegen de rand van de buitenwand van de boiler drukte. De hijsband kwam uit 2023, had een inspectietag en was ook voor de hijsoperatie nog bekeken en goed bevonden. De rederij heeft een intern onderzoek ingesteld.

Classificatie: Serious Injury

Ongeval met stuwadoor

Italië, 23 december, 2023

Het Nederlandse vrachtschip Western Rock lag afgemeerd in de haven van Vibo Valentia, Italië. In de middag van 23 december 2023 is een stuwadoor van een tussendek in het onderruim gevallen.

De tussendekken konden niet volledig van voor naar achter dichtgelegd worden. Een stuwadoor is eerst met de kapitein in het ruim geweest, waarbij hij is geweest op de gaten in het tussendek. Toen de stuwadoor later nog een keer het ruim in ging is hij van het tussendek het onderruim in gevallen, ongeveer drie meter lager. De stuwadoor werd uit het ruim gehaald en is met breuken naar het ziekenhuis vervoerd.

Classificatie: Serious Injury

Hoofdwond na val

Duitse Bocht, 22 december 2023

Op 22 december voer de Esperance in de Duitse bocht. Lopend op de brug kwam de kapitein ten val door een sterke rollende beweging van het schip. Hij viel met zijn hoofd tegen een scheidingswand en liep daarbij verwondingen op. De kapitein is opgenomen in het ziekenhuis en kan vermoedelijk drie tot zes weken niet werken.

Classificatie: Serious Injury

Beenbreuk na gestruikeld

Willemshaven, Duitsland, 25 december 2023

Op maandag 25 December 2023 om 10.00 uur had het Nederlandse werkschip Wil S de taak om het ponton Vitruvius vanuit de binnenhaven van Willemshaven in Duitsland naar een plek op de rivier de Jade te slepen. Het sleepjuk van het ponton werd met behulp van de scheepskraan van de Wil S vastgemaakt aan de sleepdraad. Toen de sleepdraad was vastgemaakt werd deze door een matroos met behulp van een stuk touw als stopper in positie gehouden. Dit om de hijskraan los te kunnen koppelen van het juk. Vervolgens

kon de matroos de stopper los maken. Hierbij gleden het juk in het water en kwam de sleepdraad op spanning te staan. De matroos stond met zijn rug richting de sleepdraad en zag niet dat hij te dichtbij stond. Door het op spanning komen van de sleepkabel raakte de draad de matroos die daardoor een zet kreeg en struikelde over een houten steunblok. Hierbij brak hij zijn been.

Classificatie: Serious Injury

▼ **Figuur 21** Locatie matroos aan boord de Wil S.
(Bron: GSS marine services)



Brand

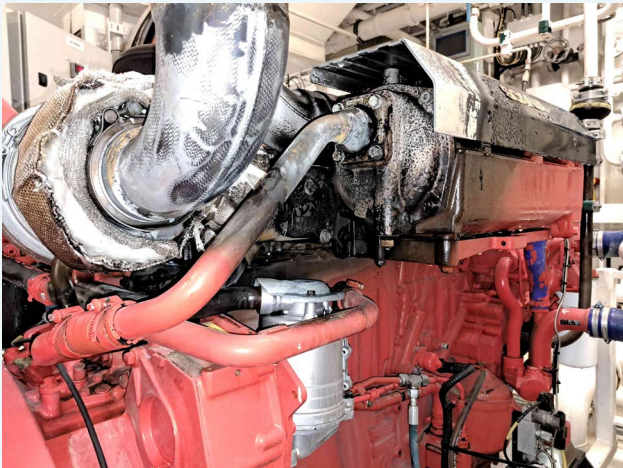
Brand, Goole

Verenigd Koninkrijk, 16 juli 2023

Rond 19.30 uur lokale tijd ontstond brand in de turbo van de hulpmotor terwijl het schip de sluis in Goole aanliep. De brand is door de bemanning en met hulp van de brandweer geblust. De schade is beperkt tot de hulpmotor. Doordat de hulpmotor niet werkte, had het schip geen werkende boegschroef meer en moest het schip met sleepbootassistentie naar de loskade worden verhaald. Het schip kreeg toestemming van het klassebureau om door te varen naar zijn volgende haven om daar reparaties aan de hulpmotor te laten uitvoeren.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 22 Brand in de hulpmotor. (Bron: Wijnne Barends)*



Brand in machinekamer van binnenvaarttanker

Streefkerk, 5 september 2023

Op 5 september ontstond brand in de machinekamer van de Belgische binnenvaarttanker Poseidon. De tanker voer met een lading 110 ton benzine op de Lek ter hoogte van Streefkerk. De brand woedde niet in het ladingsgedeelte van het schip. Wel is de schipper van boord gehaald met brandwonden en rookinhalatie. De overige drie bemanningsleden bleven ongedeerd. Een andere Belgische binnenvaarttanker, de Alexia, kwam langsij om het stuurloze schip op haar plek te houden. Ook kwamen de patrouilleboot van Rijkswaterstaat en de blusboot van Dordrecht langsij om te blussen. De brandweer heeft de brand ter plaatse geblust. De vaarweg hoefde niet gestremd te worden en er was geen sprake van uitstroom.

Classificatie: Serious

Brand na kortsluiting in schakelbord

Golf van Biskaje, 20 oktober 2023



▲ *Figuur 23 Brand in schakelbord. (Bron: MV Jade)*

Het Nederlandse vrachtschip Jade kreeg omstreeks 4.30 uur lokale tijd kortsluiting in het schakelbord. Hierdoor is een kleine brand ontstaan.

Nadat omstreeks 4.30 uur een black-out optrad, ging de maritiem officier naar de machinekamer om de stroom te herstellen. Hij constateerde dat er rook uit het schakelbord kwam, en dat er bij het openen van het schakelbord vlammen zichtbaar waren. Vervolgens is het brandalarm geactiveerd en is de brand geblust door middel van CO₂ in het schakelbord. Toen de motor werd herstart, trad weer een black-out op. Bij het openen van de afdekking van de stroomgeleider bleek een bevestigingsplaat tussen twee geleiders gelast

te zijn. Dat heeft waarschijnlijk de kortsluiting veroorzaakt. Vanwege problemen bij het opstarten van de systemen is besloten de hoofdmotor te stoppen, om verdere schade aan de motor te voorkomen. Vervolgens is het schip de haven van El Ferrol (Spanje) in gesleept.

Classificatie: Serious

Schoorsteenbrand

Brunsbüttel, Duitsland, 9 november 2023

De Nederlandse chemicaliëntanker Thun Gothenborg lag om 19.15 uur gemeerd in de sluis bij Brunsbüttel, met de loods aan boord en een draaiende hoofdmotor. De bemanning zag ongewone rook uit de schoorsteen komen, waarop de dienstdoende werktuigkundige hierover werd geïnformeerd. De hoofdwerktuigkundige meldde kort daarna dat er isolatiemateriaal rond de uitlaatgassenleiding in brand stond. Het algemene alarm werd geactiveerd door de kapitein en de autoriteiten werden geïnformeerd. Vervolgens werden de hoofd- en hulpmotoren gestopt, en de noodgenerator werd gestart. De bemanning startte de brandbestrijding. De brandweer van Cuxhaven was snel ter plaatse en heeft de brandbestrijding overgenomen. Nadat de brand geblust was, is het schip met sleepboten uit de sluis naar een kade gesleept voor nader onderzoek.

Uit het onderzoek bleek dat het isolatiemateriaal rondom de uitlaatgassenleiding vervuild was geraakt met thermische olie uit een lekkende uitlaatgassenketel. Vervolgens is de met olie verzadigde isolatie rondom de hete uitlaatgassenleiding tot ontbranding gekomen.

Classificatie: Serious

Brand in machinekamer

Golf van Mexico, 17 november 2023

Om 18.43 uur UTC meldde de kapitein van de Waalborg aan dat er brand was in de machinekamer. Hij gaf aan dat er geen mogelijkheid was om de brand op de 'conventionele manier' te bestrijden en dat hij CO₂ had vrijgelaten. Dit deed hij na een telling van de opvarenden, alsook na het stoppen van alle ventilatie in de machinekamer en het sluiten van alle brandkleppen. Daarna werd de aangrenzende omgeving van de machinekamer gekoeld (zogenoemd *boundary cooling*). De noodgenerator werd enige tijd later gestart. De noodgenerator bleek door de brand echter onbruikbaar. Daardoor was de bemanning voor communicatie aangewezen op stroomvoorziening van noodbatterijen.

De Waalborg was op weg van Houston naar Altamira en voer in de Golf van Mexico; ze bevond zich op circa 100 nautische mijl van de dichtstbijzijnde kust. De weersomstandigheden waren goed en het schip dreef in zuidwestelijke richting. Er waren geen navigatiegevaren. Binnen de Wagenborg-organisatie werd naar aanleiding van de melding een ERT (*Emergency Response Team*) geformeerd. De US Coast Guard werd op de hoogte gebracht en de Waalborg is op 19 november op sleeptouw genomen door een sleepboot. Er was geen sprake van persoonlijke ongevallen of letsel.

Classificatie: Serious

Grondingen en strandingen

Ongekarteerd object

Groenland, 18 augustus 2023

Tijdens een vaartocht in Groenlandse wateren heeft het zeilopleidingsschip Wylde Swan een ongekarteerd object geraakt. Tijdens het raken van het object, liep de snelheid terug. Het schip zat echter niet vast. Er was geen schade van binnenuit waarneembaar en er was geen in of uitstroom. In de haven van Reykjavik is een onderwaterinspectie uitgevoerd door een duiker waarbij de kiel en het echolood beschadigd bleken. De beschadiging aan de kiel is terplekke tijdelijk gerepareerd door het duikbedrijf zodat het schip verder kon varen.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 24 Beschadiging kiel. (Bron: Swan Expeditions)*



Gronding door technische storing

Kruising Dordtsche Kil – Oude Maas, 14 september 2023

Het Panamese vrachtschip Navios Lyra voer over de kruising van het Dordtsche Kil en de Oude Maas. Het had hierbij assistentie van twee sleepboten. Het vrachtschip kreeg technische problemen, waardoor het niet meer goed bestuurd kon worden. Hierdoor raakte het schip ondanks de sleepboten de oever, met schade aan de oever tot gevolg. Het schip zelf had geen in- of uitstroom, en is met de sleepboten naar het Calandkanaal gebracht.

Classificatie: Serious

Gronding op strekdam

Ameland, 26 september 2023

In de avond is het Nederlandse zeilschip Najade op de strekdam Ballumerbocht bij Ameland gelopen. Het was al donker toen het schip de geul Molengat richting Ameland in voer. Tijdens het zeilbergen is de roerganger het punt waarop gestuurd werd uit het oog verloren. Daardoor liep het schip op de strekdam Ballumerbocht. Het schip is door een berger van de strekdam getrokken.

De Najade liep schade op in de voorpiek. De schade is ter plekke provisorisch gedicht. Het schip is vervolgens naar Lauwersoog gevaren, waar het de volgende ochtend werd drooggezet. Als tijdelijke reparatie is er een dubbelplaat op de schade gezet. Bij de eerstvolgende werfbeurt moet de schade in het vlak definitief gerepareerd worden.

Classificatie: Serious

Gronding

Noordzee, 22 november 2023

De sleepboot Oceaan II was op 22 november omstreeks 23.30 uur gestrand bij het strand van Zandvoort tijdens de reddingsoperatie van de reeds gestrande visserskotter IJM 22 Black Jack. Tijdens het binnenhalen van de sleeptros is deze in de schroef van de Oceaan II gekomen. Hierna is de bemanning van boord gehaald door de KNRM. Na het lostrekken is de sleepboot naar de werf gesleept voor nadere inspectie.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 25 Oceaan II op het strand. (Bron: ANP)*

Gronding

Westerschelde, 20 december 2023

Het Portugese containerschip Wec van Ruysdael was met een loods aan boord over de Westerschelde onderweg naar de haven van Antwerpen. Ter hoogte van Kruisdorp liep het schip rond 15.30 uur aan de grond en kon niet meer zelfstandig loskomen. Met behulp van sleepboten is het schip losgekomen en kon het de reis naar Antwerpen rond 17.50 uur vervolgen.

Classificatie: Serious



Mastbreuk

Mastbreuk

IJsselmeer, 31 augustus 2023

Op 31 augustus kwam een melding binnen dat de mast van het historische zeilschip Eenhoorn was afgebroken. Het schip voer op dat moment tussen Enkhuizen en Lemmer met twintig Duitse scholieren aan boord. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor. De opvarenden zijn overgebracht op een ander schip en naar Enkhuizen gebracht. Een berger is naar de Eenhoorn gevaren om de tuigage die overboord hing weer aan dek te krijgen en het schip naar Enkhuizen te brengen.

In Enkhuizen is onderzoek gedaan door ILT en de politie. De mast is verwijderd en naar een opslag gegaan. Op last van ILT zullen de delen van de mast door TNO worden onderzocht.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 26 Mastbreuk Eenhoorn.*



Technische storingen

Onmanoeuvrerbaar

Noordzee, 19 juli 2023

Rond 11.00 uur UTC raakte het schip Exeborg met houtproducten aan boord onbestuurbaar. De zuigers van cilinders drie en vier waren vastgelopen door onvoldoende smering. Na onderzoek door de rederij bleek dat er verkeerde zuigerpenlagers waren gemonteerd tijdens de laatste revisie in Tallinn eerder dat jaar. De motor had daarna slechts 300 uur gelopen voordat de betreffende storing optrad. Deze nieuwe lagers bevatten minder smeerkanaalen, waardoor minder smering mogelijk was. Dit heeft uiteindelijk tot het uitvallen van de hoofdmotor geleid. Het schip is met behulp van een sleepboot naar de haven gebracht, alwaar het werd gerepareerd.

Classificatie: Serious

Ankerwinch probleem

Noordzee, 19 september 2023

De olietanker BW Cougar lag ten anker, maar de ankerwinches konden niet meer bediend worden. Hierdoor kon het anker niet worden binnengehaald. Het schip heeft hiervoor sleepbootassistentie gevraagd. In verband met het slechte weer heeft de berger de reder geadviseerd om het anker te laten gaan en deze later op te pikken.

Classificatie: Serious

Op drift

Westerschelde, 22 september 2023

Rond 05.00 uur is het schip Arif Amka vanuit de ankerplaats Everingen (Westerschelde) op drift geraakt. Met een krabbend anker is het schip over stroomkabels van Tennet heen gekomen waardoor duikers ter plaatse hebben moeten gaan. Er bleek geen noemenswaardige schade aan de stroomkabels op de bodem. Om het schip niet verder te laten drijven is een sleepboot ingezet waarmee het schip op positie werd gehouden.

Classificatie: Serious

Stuurproblemen

Moerdijk, 19 oktober 2023

Onderweg naar de haven van Moerdijk kreeg het Nederlandse vrachtschip Onego Rio te maken met stuurproblemen. Sleephulp was noodzakelijk. Met hulp van twee sleepboten werd de haven van Moerdijk bereikt.

Classificatie: Serious

Motorproblemen

Noordzee, 24 oktober 2023

Onderweg van Moerdijk naar Bilbao in Spanje kreeg het Nederlandse vrachtschip Onego Rio omstreeks 6.00 uur lokale tijd motorproblemen. De bemanning merkte abnormale trillingen van het schip, waarna het olieniveau-alarmp afging. De hoofdmotor is toen gestopt en het schip is ten anker gegaan. Er bleek een scheur te zitten in een van onderdelen van een cilinder. Daarna is een sleepboot gekomen om het schip naar Rotterdam te slepen.

Classificatie: Serious

Black-out

Noordzeekanaal Amsterdam, 26 oktober 2023

De bulkcarrier Strategic Harmony had omstreeks 7.20 uur lokale tijd een black-out. Het schip was vanuit Amsterdam onderweg naar de sluis, en is met sleepboten teruggesleept naar Amsterdam.

Classificatie: Serious

Motorproblemen

Noorwegen, 3 november 2023

Bij het wegvaren uit Frederikstad in Noorwegen kreeg het Nederlandse vrachtschip Medemborg problemen aan de hoofdmotor. Er is daarna gebruik gemaakt van de noodstop van de hoofdmotor. Vervolgens kreeg het schip een black-out. Om de vaart uit het schip te krijgen liet de kapitein beide ankers zakken. Kort daarna grondde het schip in de modderige bodem. Daarna is het schip met hulp van sleepboten losgetrokken en naar de haven gebracht voor controle op schade.

Classificatie: Serious

Motorproblemen

Rotterdam, 11 november 2023

Het Cypriotische schip kreeg tijdens het afmeren motorproblemen. De hoofdmotor sloeg achteruit en kon niet omgezet worden. Het schip is achteruit de Prinses Arianehaven ingevaren, waarna de hoofdmotor is stopgezet. Daarna is het schip met behulp van sleepboten afgemeerd.

Classificatie: Serious

Black-out

Noordzee, 25 november 2023

Op zaterdag 25 november deed zich een grote elektrische storing voor op de Perseus, een vaartuig van het Nederlandse Loodswezen. De Perseus was op dat moment aan het testen hoe de MOB-kraan opereerde in zwaar weer. Het was toen windkracht 6 tot 7. Omstreeks 13.50 uur lokale tijd dook de Perseus in een golfdal en kwam er een grote hoeveelheid water over de accommodatie van het schip heen. Alle apparatuur, en ook de motor, viel uit. Herstarten van de motoren lukte niet door een defect geraakte generator. De Perseus voer op dat moment op de Noordzee, ter hoogte van Westkapelle. Het probleem bleek niet direct niet op te lossen.

Een sleepboot is daarna ter plaatse gekomen. Bij de poging om een sleepverbinding tot stand te brengen werd een bolder van het dek van de Perseus afgetrokken. Vanwege ondiep water kon de sleepboot geen volgende poging doen om een sleepverbinding te maken. Omdat de Perseus naar ondiep water verdaagde heeft de Kustwacht de bemanning van de Perseus omstreeks 18.00 uur met een helikopter van het schip afgehaald. Het schip is later naar de haven van Vlissingen gesleept. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan en er is geen milieuschade geweest.

Classificatie: Serious

Black-out

Finland, 15 december 2023

De FWN Sky was onderweg naar Hamina (Finland). Bij aanloop van de haven viel de hulpmotor en de boegschroef uit. Een sleepboot heeft het schip daarna geassisteerd bij het binnenlopen en de manoeuvreren.

Classificatie: Serious

Motorproblemen

Noordzee, 20 december

Op de Noordzee, voor de kust bij IJmuiden, kreeg het Duitse containerschip Gotland te maken met een motorstoring. Daarop werd het anker uitgegoid. Deze hield het schip echter niet, waarna een sleepboot is gekomen. Het schip is daarmee naar de Vissershaven in IJmuiden gesleept.

Classificatie: Serious

Driften door Motorproblemen

Oostzee, 21 december 2023

Het Nederlandse vrachtschip Susanne was onderweg naar de haven van Amsterdam, maar kreeg op de Oostzee ter hoogte van Tallinn te maken met een motorstoring. Omdat het schip begon te driften, werd een sleepboot besteld, waarna het schip voor reparatie naar de werf in Vene-Balti haven gesleept werd.

Classificatie: Serious

Black-out

Rotterdam, 23 December 2023

Bij het binnenlopen van de haven van Rotterdam kreeg de tanker UACC Riyadh op 23 december 2023 ter hoogte van Maassluis problemen met de motor waardoor alle voorzieningen aan boord uitvielen en het schip als 'doodschip' afgemeerd werd.

Classificatie: Serious

Zinken, kapseizen, watermaken

Schip gezonken

Boven-Zeeschelde nabij Dendermonde, België,
7 augustus 2023

Het Nederlandse binnenvaartschip Jogo 2 zonk in de Schelde in België ter hoogte van Dendermonde. De schipper werd vermist en zijn lichaam werd dagen later pas gevonden. Hij was het enige bemanningslid aan boord van het schip. Het schip was geladen met bakstenen. Het is onduidelijk hoe het schip heeft kunnen zinken. Inmiddels afgerond onderzoek in België heeft geen problemen met de stabiliteit en integriteit van het schip gevonden. Eind augustus is het schip geborgen en versleept naar een werf voor nader onderzoek door de politie.

Classificatie: Very Serious

Schip maakt water

Maasbracht, 21 september 2023

Door een lekkage in de machinekamer maakt het schip MVS Spica water. Het schip was onderweg vanuit Born naar Maasbracht en is afgemeerd boven de Oostkolk van sluis Maasbracht om het water uit het schip te pompen. Hierdoor ontstond een lichte olievertreiniging en werd de kolk gestremd. Het schip was geladen met 650 ton kunstmest. Dit werd overgeladen naar een ander schip.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 27 Berging van binnenvaartschip Jogo 2. (Bron: ANP)*





Colofon

Dit is een uitgave van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Deze rapportage is zowel in het Engels als in het Nederlands verschenen. Indien er verschil bestaat in de interpretatie van het Nederlandse en Engelse rapport, is de Nederlandse rapportage leidend.

maart 2024

Foto's

Foto's in deze uitgave die niet zijn voorzien van een bronvermelding, zijn gemaakt door onderzoekers. Het eigendom van de afbeeldingen berust bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Bron foto voorzieder: Hajo Olij.

Drie vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1. Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Veilig wonen, veilig werken, veiligheid. Het klinkt vanzelfsprekend, maar veiligheid valt niet te garanderen. Ondanks alle kennis en technologie vinden ernstige voorvallen en soms rampen plaats. Door onderzoek te doen en daaruit lessen te trekken, kan de veiligheid verbeterd worden. In Nederland onderzoekt de Onderzoeksraad voor Veiligheid voorvallen, veiligheidsvraagstukken en onveilige situaties die geleidelijk ontstaan. Op basis van het onderzoek doet de Raad aanbevelingen om de veiligheid te verbeteren.

2. Wat is de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een zelfstandig bestuursorgaan. De Raad is onafhankelijk van de Nederlandse overheid en andere partijen en besluit zelf welke voorvallen en onderwerpen onderzocht worden.

De Onderzoeksraad is bevoegd om onderzoek te doen op nagenoeg alle terreinen. Naast voorvallen in de luchtvaart, op het spoor, in de scheepvaart en in de (petro-)chemische industrie onderzoekt de Raad bijvoorbeeld ook voorvallen in de bouwsector en de gezondheidszorg of militaire voorvallen bij Defensie.

3. Wie werken er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad bestaat uit drie permanente raadsleden. De voorzitter is mr. Chris van Dam MPM. De raadsleden zijn het gezicht van de Onderzoeksraad naar de samenleving. Zij hebben brede kennis van veiligheidsvraagstukken.

Daarnaast beschikken zij over ruime bestuurlijke en maatschappelijke ervaring in verschillende functies. Het bureau van de Onderzoeksraad telt circa tachtig medewerkers, waarvan tweederde onderzoekers.



Kijk voor meer informatie op www.onderzoeksraad.nl