

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

Publicatiedatum rapport: 18 juli 2023

1. Over het rapport

Op 20 april 2022 vond een dodelijk voorval plaats aan boord van de chemicaliëntanker NCC SAFA. Het schip lag op dat moment voor de kust van IJmuiden. Om te voorkomen dat er een explosief mengsel in de ladingtanks kan ontstaan wordt er stikstof in de tanks gepompt, het inertiseren. Op deze manier wordt het zuurstof uit de tanks verdreven. Tijdens een inspectie van een ladingtank aan boord van de NCC SAFA, is een matroos buiten bewustzijn geraakt en in de tank gevallen. De eerste stuurman die ging kijken wat er met de matroos aan de hand was, is eveneens onwel geworden en naar beneden gevallen. Beiden zijn door een reddingsteam uit de tank gehaald. De matroos is zwaargewond naar het ziekenhuis gebracht. De eerste stuurman overleefde het voorval niet.

Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad bleek dat een lekkende afsluiter, de enige veiligheidsbarrière in gebruik bij dit systeem, ervoor had gezorgd dat er tijdens het inert maken van een ladingtank ook stikstof in een andere tank was gestroomd – de tank die op dat moment door de matroos werd gecontroleerd. Hierdoor daalde onbedoeld het zuurstofgehalte in de tank, waardoor de matroos na het betreden van de tank buiten bewustzijn raakte. De eerste stuurman die de matroos te hulp wilde schieten, raakte bij het betreden van de tank eveneens buiten bewustzijn. Ondanks het bekend zijn met de veiligheidsregels en de beschikbare veiligheidsinformatie aan boord, werd er afgeweken van de procedures die horen bij het betreden van een besloten ruimte. Daarnaast droegen de matroos en de eerste stuurman wel hun helm, overall en veiligheidsschoenen maar geen persoonlijke gasmeter toen zij de tank betraden.

In het rapport deed de Onderzoeksraad een aanbeveling aan de rederij. De aanbeveling had betrekking op de veiligheidsbarrières rondom het inert gassysteem. Bahri Ship Management (voorheen Mideast Ship Management) heeft op 7 december 2023 gereageerd op de aanbeveling. De volledige reactie is te vinden op de website van de Onderzoeksraad.

2. Over de opvolging

De aanbeveling aan Mideast Ship Management (inmiddels: Bahri Ship Management):

Zorg dat het inert gassysteem zodanig is uitgevoerd dat er meerdere veiligheidsbarrières zijn. Daarbij moet ook een controlesysteem voor het gebruik bij inert gas aanwezig zijn, waarvan de volledige bemanning de mogelijkheden en beperkingen kent.

Reactie Bahri Ship Management (voorheen Mideast Ship Management)

In de reactie laat Bahri Ship Management weten dat de veiligheidsprotocollen en -procedures zijn herzien naar aanleiding van de bevindingen de Onderzoeksraad en de aanbeveling die aan hen is gericht. In de reactie worden het inert gassysteem en de verschillende veiligheidsbarrières uitgebreid beschreven. Ook heeft Bahri Ship Management een overzicht meegestuurd met daarin een update van de voortgang van de verschillende acties.

Om te voorkomen dat een lekkende afsluiter de integriteit van de veiligheidsbarrière nog eens in gevaar brengt, heeft Bahri Ship Management het preventieve onderhoudsysteem (*Preventive Maintenance System, PMS*) verbeterd. In het PMS is het onderhoud van de afsluiter (de *Cargo Tank Inert Gas valve*) en het zicht daarop verankerd. Het PMS schrijft nu regelmatige inspecties van de bovenklep van de tandwielkast voor, het aanbrengen van vet op de tandwielen, breukcontroles en handmatige controles van de klepbediening. Om de betrouwbaarheid van het systeem te kunnen garanderen vindt onderhoud aan de afsluiters elke drie maanden (gegroepeerd) plaats.

Ook uit het intern onderzoek van Bahri Ship Management bleek dat een tweede afsluiter, die moet zorgen voor volledige isolatie tussen de ladingtank en de inerte gasleiding, niet werd gebruikt. Om dit in de toekomst te voorkomen, is de procedure op dit punt aangescherpt.

Bahri Ship Management laat verder weten strikte veiligheidsprocedures te hebben voor de omgang met de inert gas- en stikstofsysteemen aan boord. De procedures en risicobeoordelingen voor het betreden van besloten ruimtes zijn verbeterd met het doel gelijktijdige activiteiten te voorkomen. Het is bijvoorbeeld niet toegestaan een ladingtank te betreden tijdens het laden, lossen, inert maken of zuiveren van andere tank(s). Het betreden van ladingtanks (besloten ruimten) mag enkel na afgifte van een toegangsvergunning (*Entry Permit*) en wordt strikt gecontroleerd door de kapitein. Daarnaast worden tijdens het inert maken van ladingstanks waarschuwingen voor stikstof opgehangen.

Iedere twee maanden wordt aan boord van de schepen geoefend met het betreden van een besloten ruimte. Naar aanleiding van het voorval zijn de oefeningen uitgebreid met bijvoorbeeld een gerichte trainingscursus voor alle bemanningsleden (met name voor chemicaliëntankers) met als onderwerpen het betreden van besloten ruimten, tankreinigingsplan en -procedure en de gevaren van stikstof. Ook wordt er meer aandacht besteed aan het creëren van een veiligheidscultuur waarbinnen de bemanning elkaar (en de kapitein) kan aanspreken en het werk stilleggen wanneer de procedure niet wordt gevolgd.

Onderwerp Notitie opvolging aanbevelingen '

Conclusie over opvolging

De Raad concludeert dat Bahri Ship Management de aanbeveling heeft opgevolgd. De in de reactie beschreven procedure bevat meerdere veiligheidsbarrières, zoals aanbevolen. Uit het overzicht dat (als bijlage) met de reactie is meegezonden, blijkt ook dat veel acties reeds zijn uitgevoerd. Hoewel de voorgeschreven procedure op papier geen ruimte laat voor fouten, blijft de succesvolle uitvoering afhankelijk van de bemanning aan boord van het schip. De investering in en verbetering van de training van de bemanning (onder meer op het juist omgaan met procedures) door Bahri Ship Management, zal daar een belangrijke rol bij spelen.