

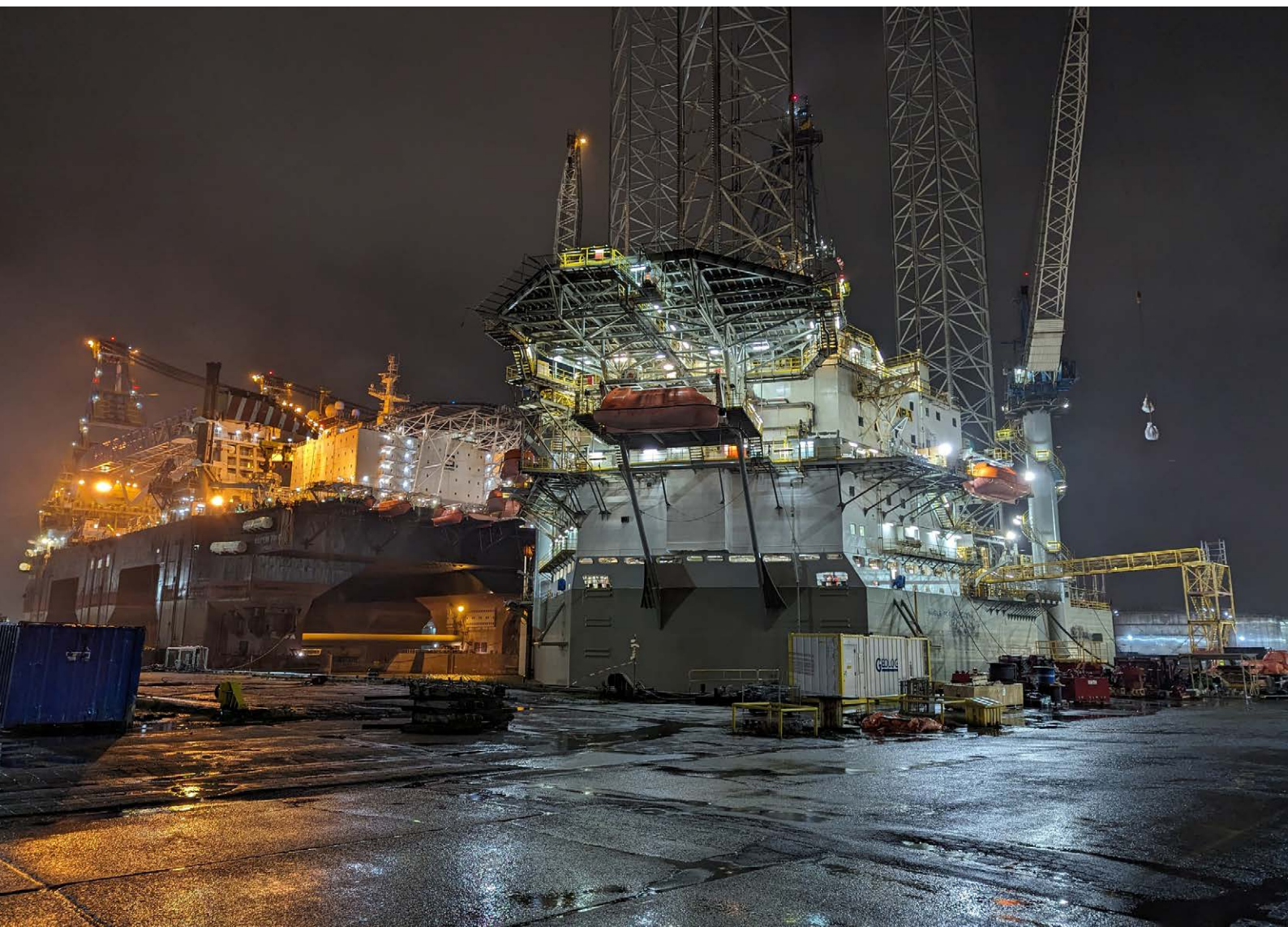


ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Rapportage Ongevallen Scheepvaart

januari - juli 2024

18



Inhoudsopgave

01	Varen in een industriegebied	4
02	Ongevalseclassificatie.....	8
03	Gepubliceerde rapporten.....	13
	Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot.....	13
	Schipperen met ruimte.....	14
	Aanvaring voor de kust van Denemarken	14
	Aanvaring vissersschip en sleepcombinatie	16
	Fataal ongeval met loodstender	17
	Leren van ongevallen.....	18
04	Gestarte onderzoeken.....	21
	Aanvaring met dodelijke afloop tijdens indokken	21
	Dodelijk arbeidsongeval aan boord van cruiseschip..	21
	Dodelijk ongeval door het breken van een tros	22
05	Onderzoeken gestart door buitenlandse autoriteit met Nederland als staat met een aanmerkelijk belang.....	22
	Milieuschade na aanvaring door black-out.....	23
06	Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht.....	24
	Aanvaringen.....	24
	Aanvaringen met kunstwerken	27
	Arbeidsongevallen.....	27
	Brand.....	36
	Grondingen en strandingen.....	39
	Man over boord	42
	Technische storingen.....	42
	Lozingen en morsingen	45
	Schade	45

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.



▲ Twee schepen liggen op de Noordzee voor anker met op de achtergrond een windpark.

Voorwoord

Schipperen zonder ruimte?

Het is druk op de Noordzee. Iets wat op kan vallen als je net als ik tijdens heldere dagen weleens vanaf het strand naar de Noordzee tuurt. Windturbines en schepen zover het oog rijkt. Met hier en daar een platform.

De Noordzee lijkt steeds meer op een industriegebied en de bedrijvigheid op de Noordzee neemt de komende decennia alleen maar toe. Welke risico's brengt het toenemende gebruik van de Noordzee met zich mee en welk effect heeft dit op de veiligheid van de scheepvaart in het gebied?

Nu al vragen 700 windturbines, 7.000 kilometer aan pijpleidingen, 4.000 kilometer aan kabel, 160 platforms voor olie- en gaswinning, oefengebieden van Defensie en Natura 2000-gebieden om ruimte. Net als alle scheepsbewegingen, alleen al in het Nederlandse gebied 240 duizend scheepsbewegingen per jaar.

De Onderzoeksraad heeft onderzocht welke invloed al die drukte en bedrijvigheid heeft op de scheepvaartveiligheid. We hebben het rapport *Schipperen met ruimte* genoemd. En als ik dan in het weekend mijmerend langs het Noordzeestrand loop, denk ik weleens dat *Schipperen zonder ruimte* ook een sterke titel was geweest.

Chris van Dam
Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid

Varen in een industriegebied

Inleiding

De Onderzoeksraad voor Veiligheid publiceerde *Schipperen met ruimte* in juni. Een onderzoek dat zich richtte op scheepvaartveiligheid bij de installatie van vaste objecten op de Noordzee. De aanleiding van het onderzoek was een reeks voorvallen van (bijna) aanvaringen tussen schepen en vaste objecten, zoals windturbines.

Eén zo'n voorval was met de Maltese bulkcarrier *Julietta D* dat plaatsvond in januari 2022. Door zwaar weer hield het anker niet, waarna het schip in aanvaring kwam met de tanker *Pechora Star* eveneens varende onder Maltese vlag. Door de aanvaring ontstond een gat in de machinekamer. Na de aanvaring raakte de bulkcarrier op drift en verdaagde richting een windpark in aanbouw (Figuur 1). Daarop verzocht de kapitein aan de Kustwacht de bemanning te evacueren. In het windpark in aanbouw raakte het schip meerdere

objecten, waaronder een windturbine. Uiteindelijk kon een sleepverbinding met het schip gemaakt worden en werd de bulkcarrier naar een veilige haven gesleept.

In het onderzoek *Schipperen met ruimte* ging de Onderzoeksraad in op de risicobeheersing van de scheepvaartveiligheid in relatie tot vaste objecten op de Noordzee. Door de installatie van windparken nemen de risico's voor de scheepvaartveiligheid toe. De focus van het onderzoek lag op wat de Nederlandse overheid kan doen in de risicobeheersing. Een van de conclusies uit het onderzoek is dat de risico's voor de scheepvaartveiligheid als gevolg van de toenemende hoeveelheid vaste objecten nog onvoldoende beheerst worden. De overheid heeft beperkt inzicht in de toenemende risico's die de installatie van windparken met zich meebrengt en houdt daarbij onvoldoende rekening met

▼ *Figuur 1: De Maltese bulkcarrier Julietta D die op drift raakte en in een windpark in aanbouw terecht kwam. (Bron: KNRM)*



wat ze niet weet. Daarnaast is de doelstelling die de overheid voor de scheepvaartveiligheid op de Noordzee hanteert, onrealistisch en niet toetsbaar. De combinatie van beperkt inzicht in de risico's voor de scheepvaartveiligheid en het ontbreken van een realistisch en toetsbaar veiligheidsdoel, zorgt ervoor dat de afweging van wat een acceptabel risiconiveau is, niet goed mogelijk is.

Ook zijn de maatregelen die de overheid tot nu toe heeft genomen om de scheepvaartveiligheid te borgen maar beperkt effectief. Bijvoorbeeld de effectiviteit van noodsleepboten hangt sterk af van de aanvaartijd, de mogelijkheid tot het maken van een sleepverbinding en de trekkracht.

Veranderende omgeving

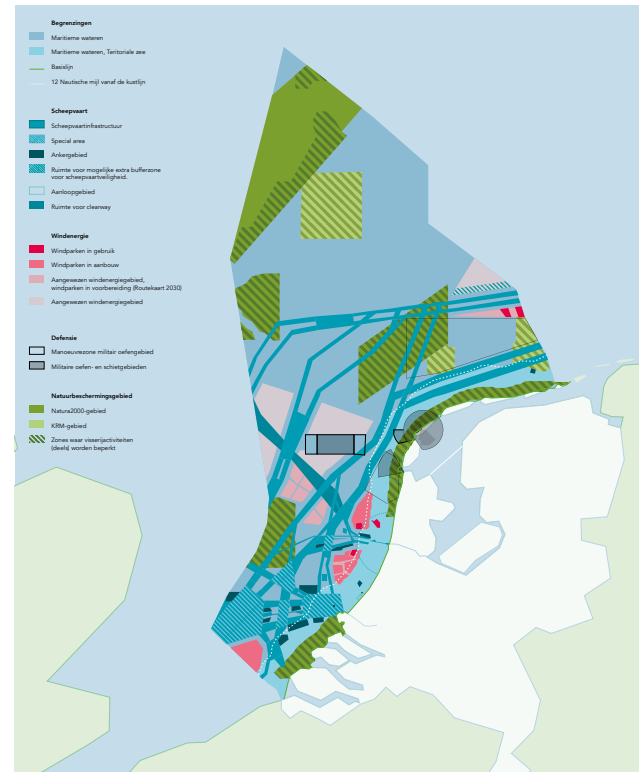
In dit themastuk gaat de Onderzoeksraad in op de veranderingen op de Noordzee en de impact daarvan op het denken en handelen van de scheepsbemanning. Ook wordt aandacht besteed aan de manier waarop scheepsbemanningen zich op de veranderingen kunnen voorbereiden.

De Noordzee geldt al jaren als een van de drukst bevaren zeegebieden ter wereld. Ook speelt de Noordzee een belangrijke rol in de energietransitie als locatie voor windparken en in de nabije toekomst mogelijk ook voor andere vormen van energieopwekking. Momenteel staan ongeveer zevenhonderd windturbines op de Noordzee verspreid over zes windparken. Tot en met 2031 zullen nog zo'n duizend windturbines erbij komen. Hierdoor krijgt de Noordzee steeds meer weg van een industriegebied.

Deze plannen betekenen een verandering van het ruimtelijk gebruik op de Noordzee. De plannen hebben als gevolg dat de vrije ruimte voor scheepvaart ingeperkt wordt. Dit heeft impact op de manier van varen, op het werk van de bemanning, en op de beslissingen van de reder. Figuur 2 laat

zien hoe de situatie op de Noordzee verandert met geplande windparken en aangewezen windenergiegebieden.

▼ *Figuur 2: Vereenvoudigde weergave van de structuurvisiekaart Noordzee 2022-2027. In de kaart staan de huidige windparken, geplande windparken en mogelijke, toekomstige windenergiegebieden ingetekend.*



Het verkeersbeeld op de Noordzee wordt dynamischer en gecompliceerder. Zoals eerder genoemd, neemt de beschikbare ruimte op de Noordzee af. Bij een gelijk of toenemend aantal vaarbewegingen betekent dit voor de scheepvaart dat

schepen dicht bij windparken en dicht bij elkaar komen te varen. Hierdoor lijkt de Noordzee steeds meer op een nauw vaarwater of een havenaanloopgebied. Er is steeds minder ruimte beschikbaar om problemen zoals een black-out op te vangen of om een storm uit te rijden. Bepaalde koerswijzigingen om bijvoorbeeld de kop in de golven te houden, kunnen minder gemakkelijk uitgevoerd worden.

Met name een combinatie van technische problemen en zwaar weer wordt door de sector als een gevaarlijke situatie beschouwd. Doordat schepen in de toekomst dicht op elkaar varen en worden ingesloten door windparken, kan een gevaarlijke situatie gemakkelijker uitmonden in een *worst-case scenario*.¹

Eigen handelingsperspectief

Naast de maatregelen die de overheid kan nemen om de risico's voor de scheepvaartveiligheid te verkleinen, ligt de primaire verantwoordelijkheid voor veilige navigatie bij de scheepsbemanning. Het steeds voller worden van de Noordzee vraagt om een andere manier van varen. Een goede reisvoorbereiding speelt hierin een belangrijke rol. Met een reisvoorbereiding verkrijgt de bemanning inzicht in de locatie-specifieke omstandigheden en kan ze de bijbehorende risico's bepalen. Tevens is het een manier om voor mogelijk risicovolle situaties die een bemanning onderweg tegenkomt, beheersmaatregelen vast te stellen.

¹ Een *worst-case scenario* beschrijft voor een operationele situatie de grootst mogelijke impact die verwacht kan worden bij een voorval of incident. Een *worst-case scenario* is bijvoorbeeld een chemicaliëntanker die in een windpark verdaagt waarna een tank op dek wordt lekgeslagen door een rotorblad van een windturbine, met als gevolg brand aan dek en het vrijkomen van een giftige gaswolk.

Risicovolle situaties kunnen onder andere in kaart gebracht worden door bijvoorbeeld de volgende vragen te stellen en te beantwoorden:

- Wat kan in dit gebied onderweg gebeuren?
- Is op de route bijvoorbeeld ruimte om te drijven in geval van een black-out of moet een anker uitgegooid worden?

Deze vragen gaan hand in hand met goed zeemanschap. Ter plekke is het aan de kapitein om te beoordelen of de omstandigheden wel of niet gunstig zijn en wat de daaropvolgende mogelijke acties zijn. Dit gebeurt deels op basis van de weersverwachtingen die voor het Noordzeegebied goed en breed beschikbaar zijn, maar ook op basis van de omstandigheden.

Bijvoorbeeld wanneer een schip voor anker ligt en de weersomstandigheden verslechteren, is het voor de kapitein belangrijk om inzichtelijk te hebben wat de risico's zijn van blijven liggen (krabbend anker en op drift raken richting een windpark) en de risico's van (te laat) anker op gaan (gevaar voor bemanning op het voordek, weinig ruimte om te drijven nabij windparken). Bij de keuze om in dergelijke situaties te blijven liggen of toch anker op te gaan, spelen het type schip, de locatie en de omstandigheden aan boord allemaal een rol.

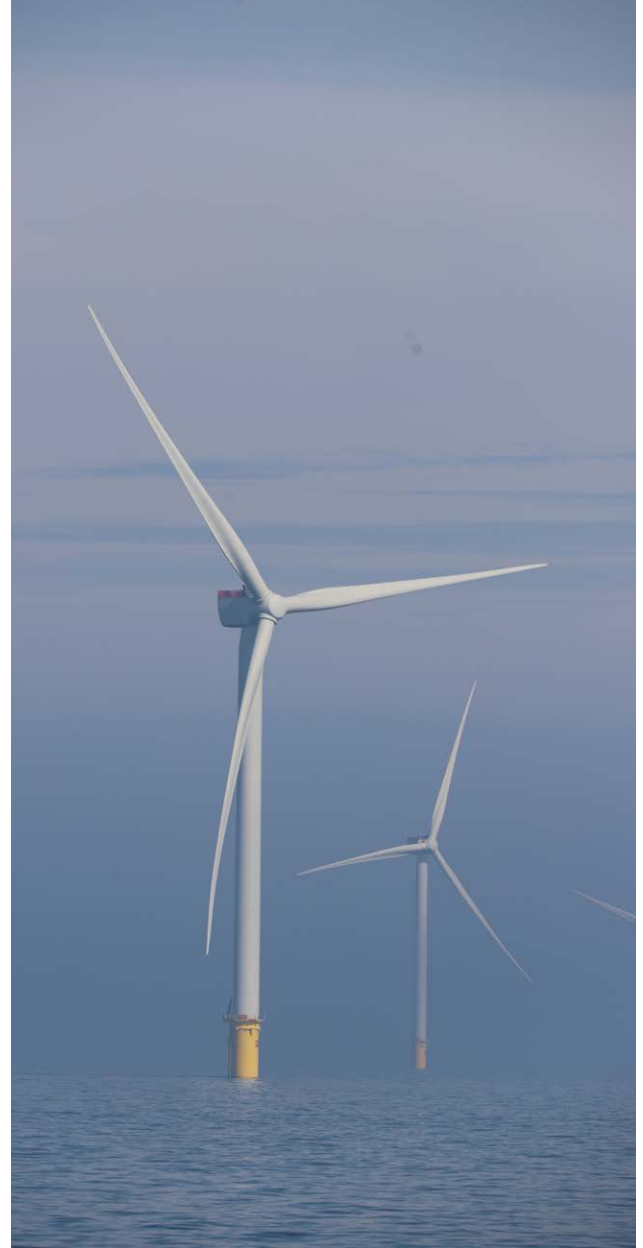
Dit geldt ook voor de veilige navigatie tijdens de reis. Doordat het Noordzeegebied in de toekomst meer op een nauw vaarwater of havenaanloopgebied gaat lijken, kan de kapitein in de verkeersbanen langs windparken ervoor kiezen om volgens goed zeemanschap over te schakelen op de manier van navigeren zoals die gebruikelijk is bij een havennadering. Hierbij horen een andere brugbezetting, een bemande machinekamer en het direct beschikbaar hebben van de voortstuwing en meerdere stuurmachines. Op de plekken waar veel verkeer samenkomt of waar op korte afstand langs vaste objecten gevaren wordt, neemt het gevaar voor aanvaring toe. De kapitein, evenals rederijen en ladingplanners, kunnen hiermee rekening houden door de snelheid op dit soort plekken te verminderen. Door de vaar-

snelheid aan te passen aan de omstandigheden, komen meer tijd en ruimte beschikbaar om te anticiperen op mogelijk gevaarlijke situaties en op tijd actie te ondernemen. Een lagere vaart levert ook meer rust op aan boord en in de machinekamer. In combinatie met een bemande machinekamer kan aan boord sneller gereageerd worden op gevaarlijke situaties.

Snel reageren op een gevaarlijke situatie om erger te voorkomen in een omgeving waar steeds beperktere ruimte is om te manoeuvreren, is voor de Kustwacht net zo belangrijk. Om op tijd en effectief te kunnen reageren, moet de Kustwacht weten wat er speelt. De kapitein doet er dus goed aan om eventuele problemen actief en tijdig te melden. De Kustwacht heeft extra operators ingezet om het Noordzeegebied te monitoren en er zijn drie noodsleepboten operationeel. Deze maatregelen helpen, maar zijn ook beperkt effectief. Zo speelt de aanvaartijd van een noodsleepboot een grote rol in de effectiviteit van de maatregel en is het vaak lastig om eenmaal ter plekke een sleepverbinding met het schip dat in de problemen zit tot stand te brengen.

Tot slot

De Noordzee verandert. Dat er ambitie is om windparken op de Noordzee te plaatsen, is duidelijk. Ook is grofweg vastgelegd waar deze windparken komen. De Noordzee wordt dus drukker en de vrije ruimte voor de scheepvaart vermindert. Onduidelijk is wat het drukker worden van de Noordzee uiteindelijk voor effect heeft op de scheepvaartveiligheid. Hierin zit een grote mate van onzekerheid waarmee zowel scheepsbemanningen als reders zullen moeten omgaan. Dit vraagt van zowel de bemanning als de reder dat zij op de hoogte zijn van de toekomstige veranderingen op de Noordzee. En dat ze de bijbehorende risico's zo goed mogelijk in beeld hebben en passende beheersmaatregelen paraat hebben, bijvoorbeeld door het aanpassen van hun manier van varen.



▲ Figuur 3: Wind turbines op de Noordzee.

Ongevalsclassificatie

In deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS) van 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 gepubliceerde rapporten in de periode januari 2024 tot en met juni 2024. 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.

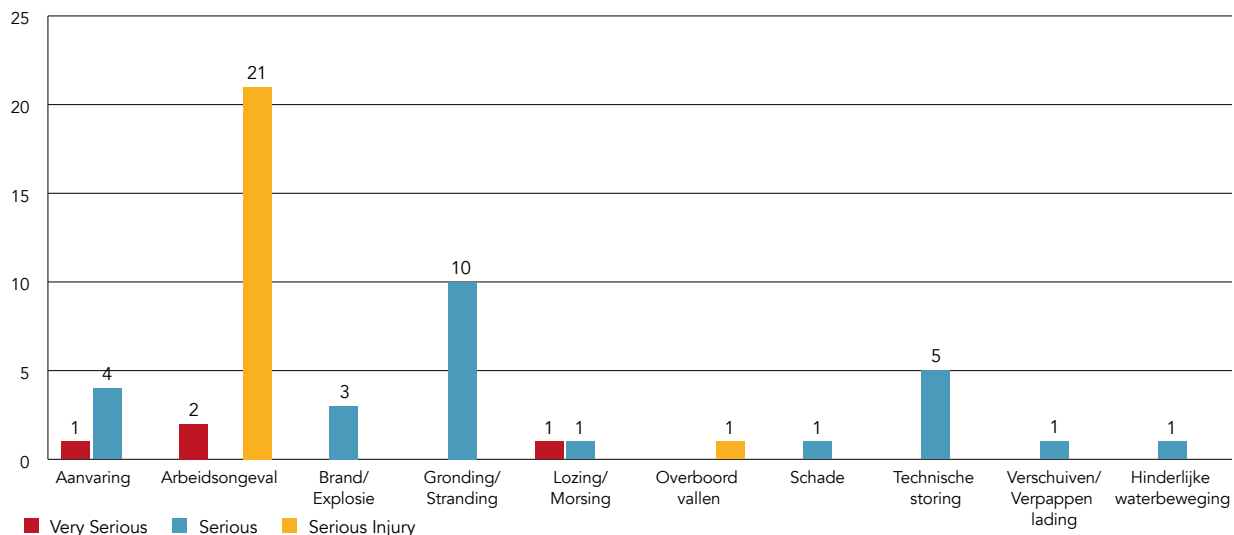
Less serious: ongeval dat niet als *very serious* of *serious* gekwalificeerd kan worden.

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.

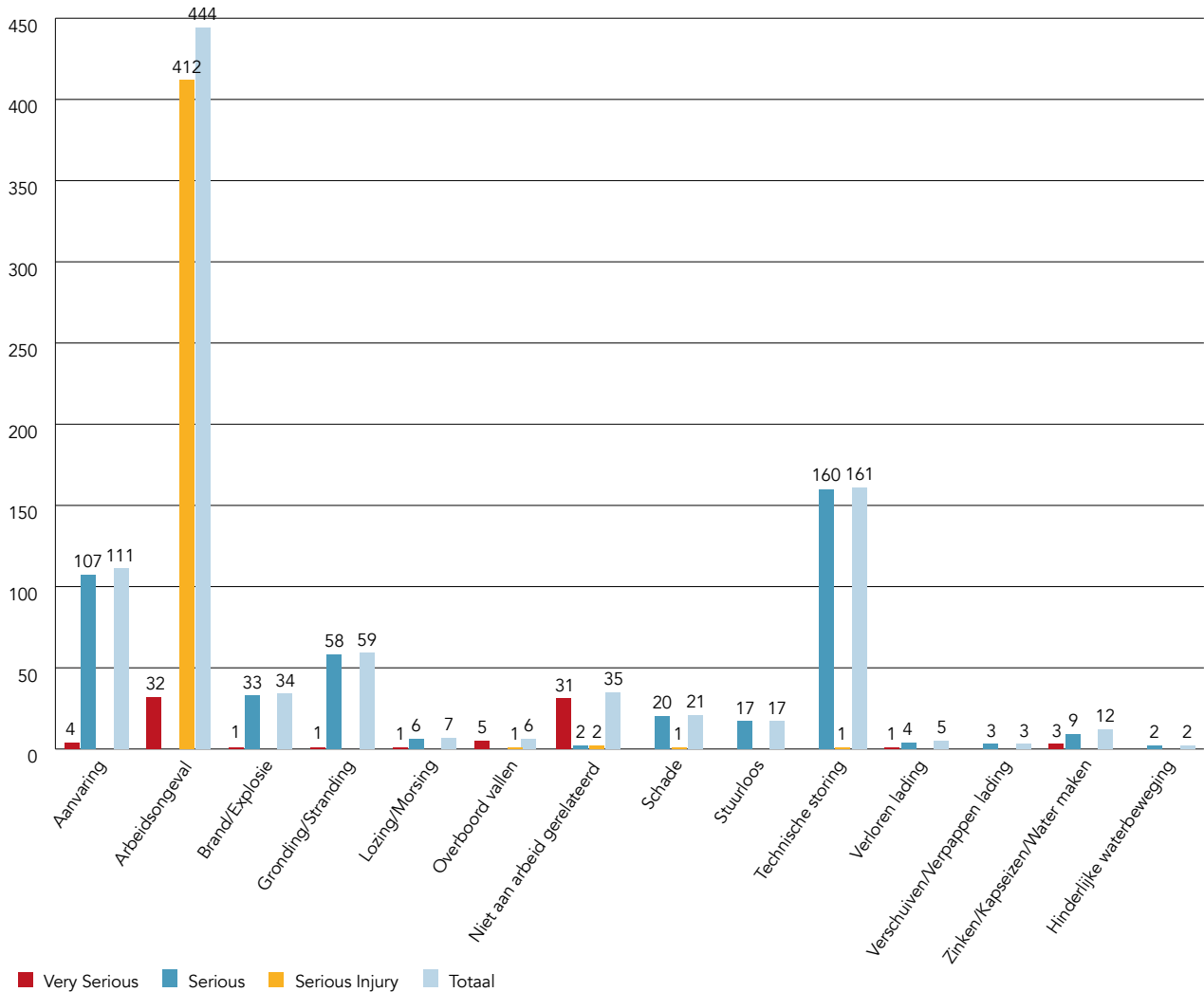
Serious injury: letsel opgelopen door een persoon, waardoor de persoon langer dan 72 uur arbeidsongeschikt is, binnen zeven dagen na de datum waarop het ongeval plaatsvond.

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 4: Ernstige, zeer ernstige en ongevallen met ernstig letsel zeevaart, periode januari 2024 tot en met juni 2024.

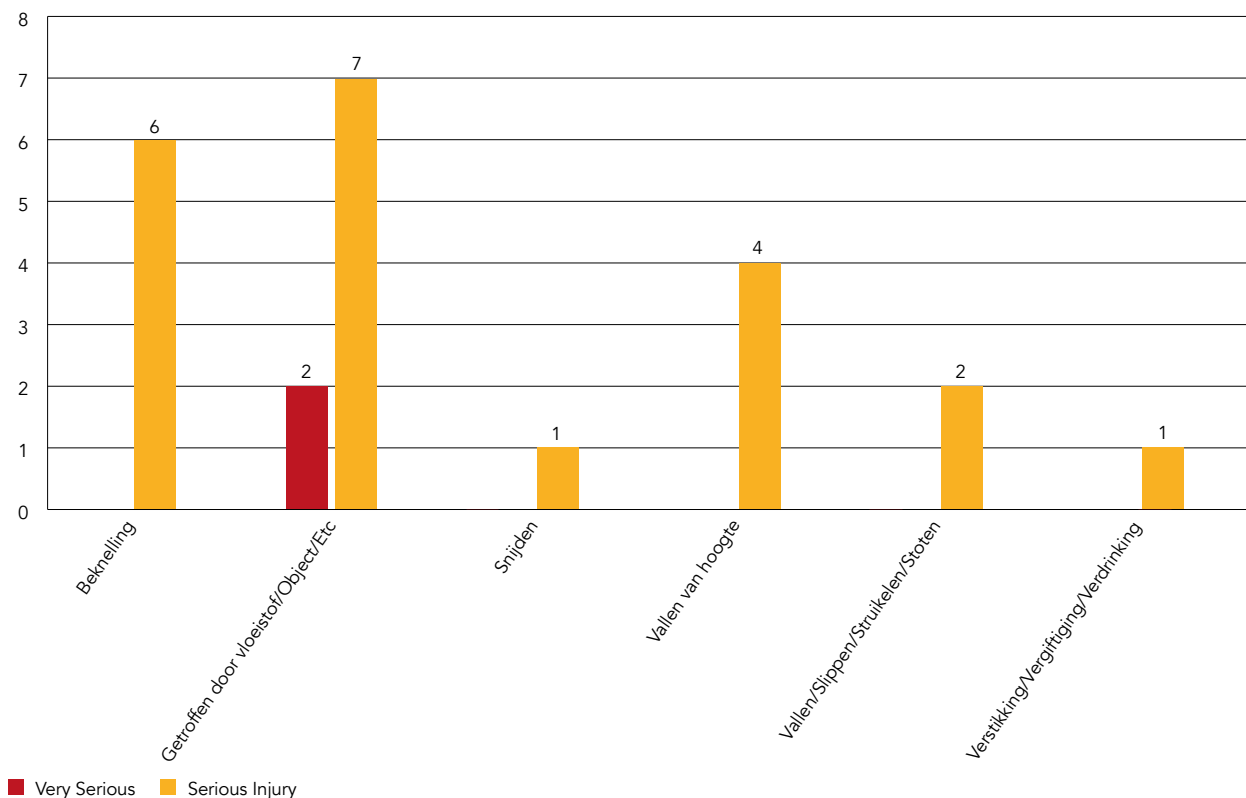


▼ Figuur 5: Ernstige, zeer ernstige en ongevallen met ernstig letsel zeevaart, periode januari 2016 tot en met juni 2024.



Arbeidsongevallen nemen in figuur 4 en 5 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 Organization* (ILO).

▼ **Figuur 6: Arbeidsongevallen gekoppeld aan oorzaak van letsel, zeevaart periode januari 2024 tot en met juni 2024.**



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 6 en 7 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.

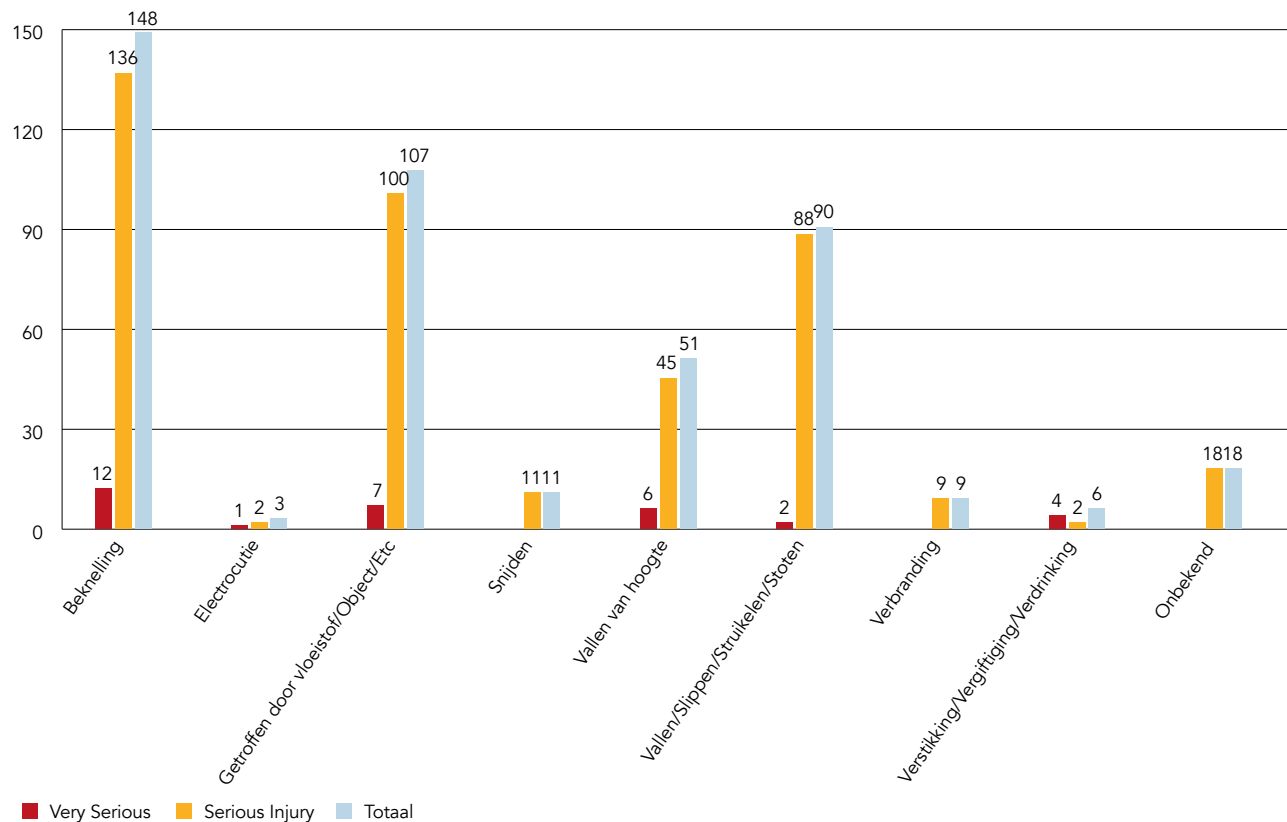
Binnenvaart

Ongevallen in de binnenwateren kennen een ander classificatiesysteem vanwege verschillen in internationale afspraken, maar dit is in grote lijnen vergelijkbaar met de hierboven genoemde indeling. Figuur 8 geeft het aantal meldingen aan de Onderzoeksraad weer van ongevallen op de binnenwateren in de periode januari tot en met juni 2024. 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

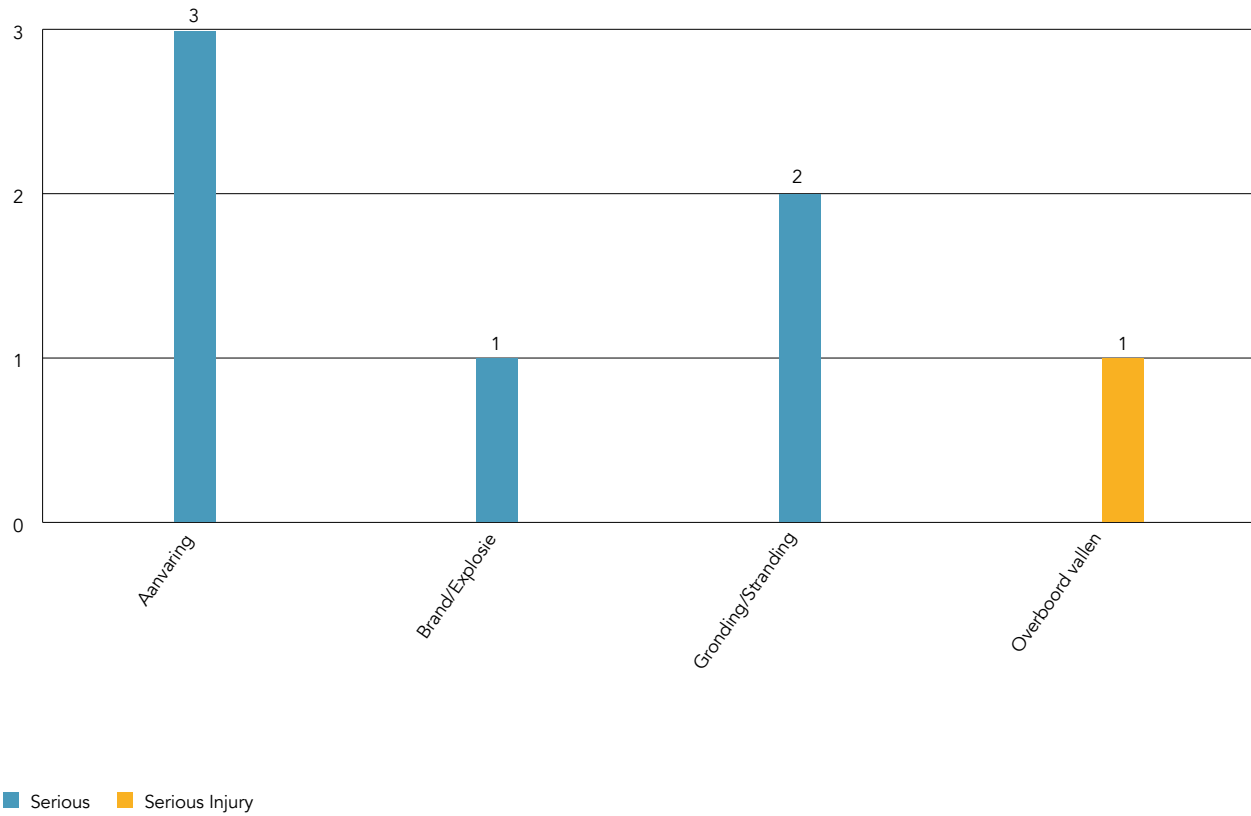
van de vaarweg optreedt of als er doden en zwaargewonden te betreuren zijn.

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

▼ Figuur 7: Arbeidsongevallen gekoppeld aan oorzaak van letsel, zeevaart periode januari 2016 tot en met juni 2024.



▼ Figuur 8: Ernstige, zeer ernstige en ongevallen met ernstig letsel binnenvaart, periode januari 2024 tot en met juni 2024.



Gepubliceerde rapporten

Aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot

Rotterdam, 21 juli 2022

Op de Nieuwe Maas nabij de Erasmusbrug in het centrum van Rotterdam kwamen op 21 juli 2022 rond 13.00 uur de havenrondvaartboot Marco Polo en de watertaxi MSTX 21 met elkaar in aanvaring. De schipper en vijf passagiers van de watertaxi kwamen onder de omgeslagen watertaxi in een luchtbel terecht. Na 9 minuten konden zij dankzij de hulp van een andere watertaxi via de achterzijde uit de watertaxi komen. Kort hierna zonk de watertaxi. Een van de passagiers heeft botbreuken opgelopen. De watertaxi is verloren gegaan. De Marco Polo had lichte materiële schade.

Vanwege de ernst van het voorval, de potentie van een dodelijke afloop en de afhankelijkheid van de passagiers heeft de Onderzoeksraad onderzoek gedaan om lessen en aanbevelingen te formuleren om de veiligheid tijdens het vervoer van personen over de Nieuwe Maas te bevorderen.

De havenrondvaartboot was kort voor de aanvaring vertrokken en de watertaxi was onderweg van de Veerhaven naar de Leuvehaven. Uit het onderzoek van de Onderzoeksraad kwam naar voren dat de schipper van de watertaxi en de gezagvoerder van de havenrondvaartboot elkaar tot kort voor de aanvaring niet hebben waargenomen.

Het niet naleven van afgesproken procedures door zowel de schippers van de watertaxi's als de gezagvoerders/stuurmannen van de havenrondvaartboten vond structureel plaats. De schipper van de watertaxi voer niet aan de voorgeschreven zijde van het vaarwater, maar in het midden van de vaarweg en week hiermee af van zowel de interne bedrijfsinstructies als het Binnenvaartpolitieereglement. De gezagvoerder van de havenrondvaartboot had het vertrek niet op het voorgeschreven marifoonkanaal gemeld. Met name het

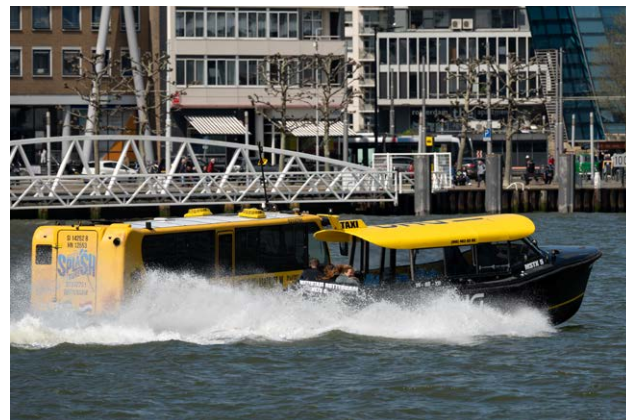
vaargedrag van de schippers van de watertaxi's week ten tijde van het voorval regelmatig af van regels en procedures.

In de vaarprocessen van zowel watertaxi's als havenrondvaartboten moeten de schipper, respectievelijk de gezagvoerder en/of stuurman, naast hun vaartaak op cruciale momenten ook andere, mogelijk afleidende, taken uitvoeren. Deze andere taken zorgen mogelijk voor afleiding. Dit, terwijl de complexe situatie op de Nieuwe Maas de volledige aandacht op de vaartaak vraagt.

Op basis van het onderzoek naar deze aanvaring komt de Onderzoeksraad tot een aantal aanbevelingen aan Watertaxi Rotterdam, Divisie Havenmeester Rotterdam, Gemeente Rotterdam en de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

[De Onderzoeksraad heeft het rapport op 17 januari 2024 gepubliceerd.](#)

▼ *Figuur 9: Een watertaxi en Splashbus varen op de Nieuwe Maas.*



Schipperen met ruimte

1 september 2022

Op 13 juni 2024 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport *Schipperen met ruimte*. Een korte samenvatting van het rapport is opgenomen in het thema artikel.

Het volledige rapport is te vinden op de onderzoekspagina.

Een animatie van het onderzoek is hier te vinden.



▲ *Figuur 10: Twee schepen liggen op de Noordzee voor anker met op de achtergrond een windpark.*

Aanvaring voor de kust van Denemarken. Lessen uit de aanvaring tussen de Helge en de Wild Cosmos.

Noordzee, 9 september 2022

Op 9 september 2022 vond nabij Denemarken een aanvaring plaats tussen het Nederlandse vrachtschip Helge en het vrachtschip Wild Cosmos varende onder de vlag van de Bahama's. Door de aanvaring raakte het vrachtschip Helge zwaar beschadigd. De bemanning van de Helge moest het schip verlaten. Bij het voorval is niemand ernstig gewond geraakt.

De aanvaring heeft plaatsgevonden doordat de eerste stuurman van de Wild Cosmos de Helge niet opmerkte. De eerste stuurman van de Helge zag de Wild Cosmos wel, maar ging ervan uit dat er geen risico op een aanvaring was. Op beide schepen bestond de brugbezetting uit slechts één persoon en ontbrak de vereiste extra uitkijk tijdens de nachtelijke uren. Bovendien maakten beide bemanningen onvoldoende gebruik van de beschikbare hulpmiddelen op de brug om een aanvaring te voorkomen.

De aanvaring van de Wild Cosmos en de Helge vertoont overeenkomsten met een eerdere aanvaring waar de Onderzoeksraad over heeft gerapporteerd. De Onderzoeksraad ziet vaker dat een voorval zoals dit kan gebeuren als gebruikelijke checks en dubbelchecks niet plaatsvinden. In dit rapport gaat dat bijvoorbeeld over:

- Geen uitkijk hebben;
- Overmatig vertrouwen op alleen radarwaarneming;
- Afgaan op een enkele waarneming;
- Niet benutten van radar en monitoring;
- Uitzetten van het wachalarm.

Het is essentieel voor zeevarenden om te beseffen dat mensen feilbaar zijn en vooral wanneer alles onder controle lijkt regelmatig na te gaan of alles daadwerkelijk onder control is. Gevaren kunnen ontstaan door slaapgebrek, monotonie, afleiding, verstoring van het dag- en nachtritme

en het alleen wachtlopen. Dit besef is een kernaspect van goed zeemanschap en het erkennen van deze beperkingen moet deel uitmaken van een professionele houding. Om de risico's die voortvloeien uit deze beperkingen is proactief en correct gebruik van technologie aan boord belangrijk ter ondersteuning van zeevarenden. Wet- en regelgeving voor Bridge Resource Management helpen deze praktijken te

waarborgen, mits dit voldoende aandacht krijgt tijdens opleiding, training en officiersdagen. De Onderzoeksraad roept brancheorganisaties, brancheverenigingen en opleidingsinstituten op om deze lessen te benadrukken.

Het volledige rapport is te vinden op de onderzoekspagina.

▼ *Figuur 11: Het vrachtschip Helge wordt de haven van Esbjerg in Denemarken binnen gesleept.*



Aanvaring vissersschip en sleepcombinatie

Skagerrak, 28 februari 2023

In de vroege ochtend op 28 februari 2023 voer de Nederlandse sleepboot Multratug 18 met op sleep het ponton Louis. De gezamenlijke lengte van de sleepcombinatie was ongeveer 400 meter. De sleepcombinatie was onderweg van Aalborg naar Thyboron met windmolenonderdelen.

Het Deense vissersschip Vibima verliet rond 03.30 uur Skagen en was onderweg naar de visgronden. Het vissersschip en de sleepboot lagen op koers om elkaar te kruisen. Beide schepen zagen elkaar. Het vissersschip had echter niet door dat de sleepboot een ponton op sleep had. In eerste instantie stuurde het vissersschip zo dat het achter de sleep-

▼ *Figuur 12: De sleepboot Multratug 18.*

combinatie langs zou varen, maar maakte een koerswijzing waardoor een aanvaring tussen het vissersschip en het ponton aanstaande was. De eerste officier van de sleepboot zag het gebeuren, maar realiseerde zich dat er onvoldoende tijd was om het vissersschip te waarschuwen.

Door de aanvaring zonk het vissersschip. De bemanning kon aan boord klimmen van een te hulp geschoten vissersschip voordat de Vibima volledig onder water was.

Uit het onderzoek van de Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB) bleek dat de sleepboot de juiste belichting voer om aan te geven dat het een ponton op sleep had. De bemanning van het vissersschip had dit niet herkend. De bemanning vertrouwde op de AIS-overlay op de ECDIS voor aanvaringswaarschuwingen en gebruikte de radar niet. Hierdoor werd de aanwezigheid van het ponton gemist, omdat die geen AIS uitzond en dus niet zichtbaar was op de ECDIS. Daarnaast was mogelijk de belichting op het ponton niet of niet goed te zien, door de hoek waaronder het vissersschip en het ponton elkaar kruisten.

[Het volledige rapport is beschikbaar op de website van de DMAIB.](#)



► *Figuur 13: Loodstender Lacerta.*



Fataal ongeval met loodstender

Noordzee, 30 maart 2023

Op 30 maart 2023 vond op de Noordzee bij IJmuiden een dodelijk ongeval plaats bij het langsij komen voor het overzetten van een loods van de Nederlandse loodstender Lacerta naar het zeeschip Wilson Monsoon, varende onder de vlag van Barbados. Een bemanningslid van de loodstender raakte bekneld tussen de loodstender en het zeeschip.

Uit onderzoek van de Onderzoeksraad bleek dat in de procedures van het Nederlandse Loodswezen verschillende methoden zijn beschreven voor het veilig langsij brengen van een loodstender bij een zeeschip, maar dat deze niet altijd in de praktijk kunnen worden gebruikt vanwege de grote variatie aan schepen en omstandigheden. Hierdoor worden voor veelvoorkomende situaties op basis van de kennis en ervaring van de bemanning van de loodstender alternatieven bedacht om de loods te laten embarkeren. Deze methoden zijn vaak wel algemeen bekend, maar zijn niet vastgelegd in procedures of werkvoorschriften.

Bij dit voorval was er sprake van een schip met laag vrijboord, waardoor geen loodsladder nodig was. De bemanning koos op basis van ervaring ervoor om bij het achterschip van de Wilson Monsoon langsij te komen. Door de geveegde vorm van het achterschip van dit zeeschip bestond bij deze manoeuvre een risico om onder het achterschip te komen.

De standaard praktijk aan boord van de loodstender is dat het gangboord aan de binnenzijde, de zijde waar de tender langsij een schip komt, door de bemanning wordt gebruikt om naar voren te lopen. In combinatie met de specifieke vorm van het achterschip van de Wilson Monsoon ontstond hierdoor een gevaar op beknelling. Dat werd niet onderkend.

Op basis van het onderzoek naar het voorval met de loodstender Lacerta komt de Onderzoeksraad tot een aantal aanbevelingen aan het Nederlandse Loodswezen ten aanzien van eenduidige werkinstructies en het identificeren van en communiceren over de risico's aan boord van de tender.

[Het volledige rapport is te vinden op de onderzoekspagina.](#)

Leren van ongevallen

De Onderzoeksraad doet onderzoek om te leren van ongevallen. De scheepvaartonderzoeken betreffen meestal een enkel specifiek ongeval, vaak met dodelijke afloop, verlies van een schip of zware milieuschade. Deze ongevallen lijken soms op zich zelf te staan, maar de Onderzoeksraad ziet dat er vaak soortgelijke incidenten zijn met minder zware afloop die niet onderzocht worden. Ook in deze gevallen kan van de onderzoeken geleerd worden.

De Onderzoeksraad archiveert de minder ernstige incidenten in de Europese scheepvaartongevallendatabase EMCIP¹, en publiceert korte feitelijke beschrijvingen in de Rapportage Ongevallen Scheepvaart (ROS). Alle Europese zusterorganisaties van de Onderzoeksraad voeren hun meldingen in de EMCIP-database in, waardoor deze een goed overzicht heeft van de incidenten in heel Europa.

Voor de huidige ROS heeft de Onderzoeksraad een overzicht gemaakt van alle incidenten die sinds 2001² in de EMCIP-database zijn ingevoerd, en die vergelijkbaar zijn met de zeescheepvaartonderzoeken die in de periode van de huidige ROS zijn gepubliceerd. Omdat EMCIP zich richt op zeescheepvaart – en niet op de binnenvaart – is de aanvaring van een watertaxi met een havenrondvaartboot buiten beschouwing gelaten.

Voor het rapport 'Schipperen met ruimte' kwamen twee scenario's naar voren. Het eerste scenario betrof motorstoringen waardoor schepen een windpark binnendreven. In een aantal gevallen kon dit voorkomen worden doordat sleep hulp op tijd arriveerde. In enkele gevallen werd daadwerkelijk een windturbine geraakt, met lichte schade tot gevolg. Het tweede scenario betrof schepen die nietsver-

moedend een windpark binnenvoeren. In de onafhankelijke incidenten was een waarschuwing van wachtschepen voldoende, waarna deze schepen zonder verdere problemen het windpark uit konden varen.

Voor het rapport 'Aanvaring voor de kust van Denemarken', kwamen ongevallen naar voren die afliepen met lichte schade aan beide schepen, maar er zijn ook voorbeelden waarbij meerdere personen de aanvaring niet overleven. Dit is met name het geval als het ene schip veel groter is dan het andere.

De gevonden incidenten die vergelijkbaar zijn met 'Fataal ongeval met loodstender' vertoonden sterke overeenkomsten. Hoge golven, harde wind, vaak op of over het randje van waar een embarkatie nog plaats zou moeten vinden. In de meeste gevallen betrof het schepen waarbij het vrijboord te laag was voor een loodsladder.

Voor het rapport 'Vibima and Louis- Collision', een rapport van de Danish Maritime Accident Investigation Board (DMAIB), waarbij een Nederlandse sleepboot betrokken was, kwam naar voren dat in alle gevallen de sleepcombinatie met de juiste verlichting voer. De verlichting werd dus niet gezien of niet goed begrepen. Geen van de gevallen eindigde zo ernstig als het door de DMAIB onderzochte voorval, waarbij het vissersschip zonk. Het bleef vrijwel altijd bij lichte schade zonder verdere gevolgen.

In EMCIP zijn 66 incidenten gevonden die vergelijkbaar zijn met de vier zeescheepvaarrapporten die in deze periode zijn gepubliceerd. Het bereik van de lessen uit een rapport kan dus veel groter zijn dan het enkele incident beschreven in deze rapporten.

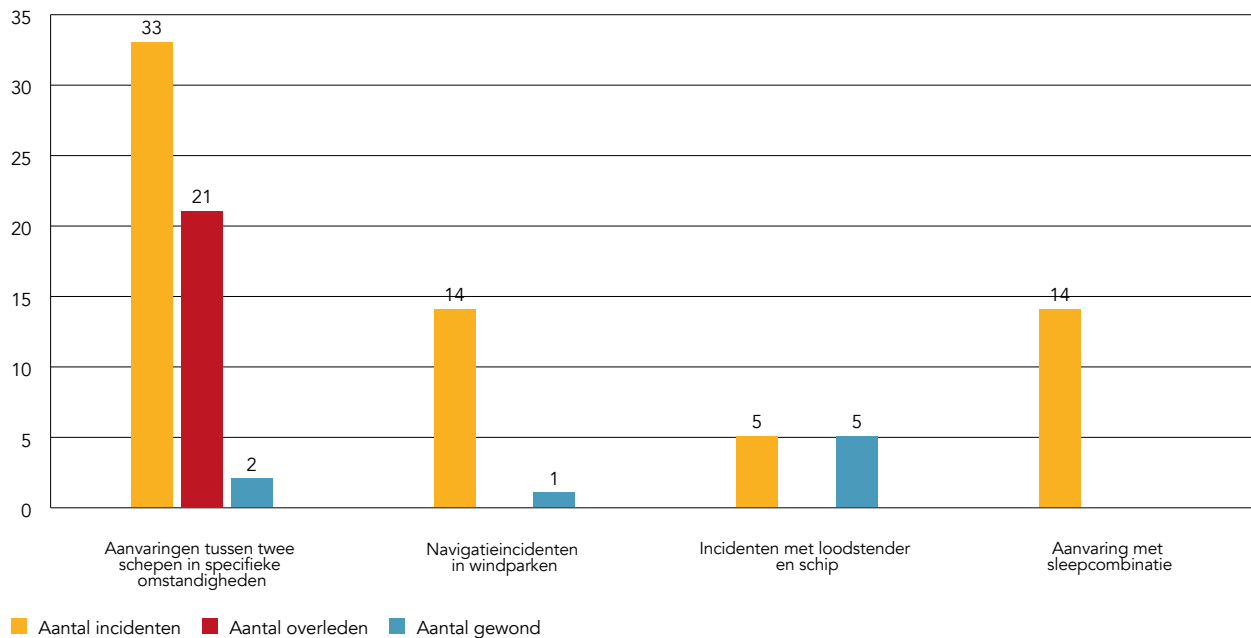
Figuur 14 geeft het overzicht van de aan gepubliceerde rapporten gerelateerde incidenten gevonden in de EMCIP-database. De tabel laat de onderzoeksrapporten en de gebruikte zoekopdrachten zien.

- 1 De database heeft ook een publiek toegankelijk deel, te vinden op: <https://www.emsa.europa.eu/emcip.html>.
- 2 EMCIP is in 2009 live gegaan, maar een aantal lidstaten hebben data van de jaren daarvoor toegevoegd.

▼ Tabel 1 De onderzoeksrapporten en gebruikte zoekopdrachten.

Rapport	Zoekopdracht
Schipperen met ruimte, 1 september 2022	Incidenten waarbij een passerend schip onbedoeld een windpark binnenkwam of dreigde binnen te komen.
Aanvaring voor de kust van Denemarken, 9 september 2022	Aanvaringen tussen twee schepen in de nacht waarbij aan boord van een of beide schepen het andere schip niet werd waargenomen, en waarbij de brugbezetting bestond uit één persoon en de tijdens de donkere uren verplichte extra uitkijk ontbrak, en/of waarbij slaapgebrek een mogelijke rol speelde.
Fataal ongeval met loodstender, 30 maart 2023	Incidenten waar bemanning van een loodstender, of een loods, bekneld is geraakt tussen de loodstender en het schip waar een loods naar toe werd gebracht of vanaf werd gehaald.
Vibima and Louis, 28 februari 2023	Incidenten waarbij een aanvaring plaatsvond tussen een schip en een sleepcombinatie, waarbij ofwel het gesleepte object, of de sleep werd geraakt.

▼ *Figuur 14: Overzicht incidenten gerelateerd aan gepubliceerde rapporten. Zie tabel hierboven voor de specifieke zoekopdrachten.*



Gestarte onderzoeken

Aanvaring met dodelijke afloop tijdens indokken

Rotterdam, 21 februari 2024

Een semi-afzinkbaar kraanschip kwam tijdens het indokken in aanvaring met een afgemeerd, hefbaar boorplatform. Op het hefbaar boorplatform was op het moment van de aanvaring een medewerker van de scheepswerf op een hangsteiger aan het werk. Tijdens de aanvaring raakte de medewerker tussen het kraanschip en boorplatform bekneld en overleed.

De Onderzoeksraad is een onderzoek gestart.

Classificatie: Very serious



▲ *Figuur 15: Het hefbaar bootplatform (links) en het semi-afzinkbare kraanschip (rechts).*



▲ *Figuur 16: Het Nederlandse passagiersschip.*

Dodelijk arbeidsongeval aan boord van cruiseschip

Half Moon Cay, Bahamas, 22 maart 2024

De Onderzoeksraad is een onderzoek gestart naar een dodelijk ongeval aan boord van een Nederlands passagiersschip. Bij het ongeval kwamen twee bemanningsleden om het leven. De bemanningsleden waren aan het werk in een technische ruimte toen er uit één van de leidingen van het stoomsysteem dat door de ruimte loopt, hete stoom ontsnapte. De bemanningsleden konden de ruimte niet meer op tijd verlaten.

De Onderzoeksraad is een onderzoek gestart.

Classificatie: Very serious

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

Dodelijk ongeval door het breken van een tros

Rotterdam, 5 mei 2024

Tijdens het afmeren van een Cypriotisch vrachtschip in Rotterdam verloor een bemanningslid het leven na het breken van een tros. Tijdens het uitgeven van de tros kwam deze in de schroef terecht, waarna de tros onder spanning kwam en brak. Het slachtoffer werd door de tros geraakt en overleed even later ter plekke.

Cyprus is een onderzoek naar het ongeval gestart. Nederland doet als staat met een aanmerkelijk belang mee aan het onderzoek.

Classificatie: Very serious

▼ *Figuur 17: Het vrachtschip op locatie in Rotterdam.*





▲ *Figuur 18: Zware stookolie en een stuk van het hekwerk bleven na de aanvaring achter op de bulb van het baggerschip. (Bron: Transportation Safety Investigations Bureau (TSIB))*

Milieuschade na aanvaring door black-out

Singapore, 14 juni 2024

Tijdens het varen van de ankerplaats naar een scheepswerf in de haven van Singapore kreeg een Nederlands baggerschip een gedeeltelijke black-out. Het schip raakte onmanoeuvrbaar en voer met zijn bulbsteven in de zij van een Singaporees gevlagd bunkerschip dat langs zij een Taiwanees gevlagd containerschip gemeerd lag. Als gevolg van de aanvaring werd de stuurboordromp van het bunkerschip ter hoogte van laadruim nr. 3 doorgebroken. Hierbij kwam ongeveer 400 ton stookolie vrij die in zee is gelekt en diverse stranden vervuilde.

De Transport Safety Investigation Bureau (TSIB) in Singapore is een onderzoek gestart. Nederland is als vlaggenstaat een staat met aanmerkelijk belang.

Classificatie: Very serious



▲ *Figuur 19: Het bunkerschip met in het midden het gat dat ontstond door de aanvaring. (Bron: Transportation Safety Investigations Bureau (TSIB))*

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Aanvaringen

Aanvaring met steiger

Rotterdam, 23 januari 2024

Tijdens het afmeren in Koole Terminal van de haven van Rotterdam raakte de Maltese chemicaliëntanker Filyoz de steiger. Hierbij liep het schip een gat op in de romp. Het gat bevond zich boven de waterlijn, in de romp bij de machinekamerworkshop. Er was geen sprake van uitstroom.

Classificatie: Serious

Aanvaring tussen twee binnenvaartschepen

Waal, 6 maart 2024

In de ochtend rond 6.00 uur kwamen de Duitse tanker Eiltank 70 en het Nederlandse containerschip New Hampshire in aanvaring op de Waal. Het was een kop-op-kop aanvaring; de tanker was in de afvaart en het containerschip in de opvaart. Beide schepen liepen schade op. Bij de New Hampshire was sprake van een gat net boven de waterlijn. Er vielen bij de aanvaring geen gewonden, er was geen sprake van in- of uitstroom, en er was geen hinder voor de scheepvaart.

Classificatie: Serious

Schade door aanvaring met steiger

Scheveningen, 11 maart 2024

Het Nederlandse zeilschip Eendracht raakte bij het manoeuvreren in de haven van Scheveningen met de spiegel de kade. In de aanloop door de Voorhaven naar de eerste haven werd een draai over stuurboord ingezet door middel van hard stuurboord roer en een klap vooruit. Om de voorwaartse snelheid te stoppen werd de motor in achteruit gezet (stand langzaam, rond de 300 toeren). Om het effect te versnellen werd de machine kort op 400 toeren gezet waarop het schip langzaam begon te deinzen. De motor reageerde niet op het stopzetten, waardoor er een achterwaartse versnelling plaatsvond. De bemanning liet vervolgens het anker aan bakboord vallen en zette een noodstop in, maar dit verminderde de vaart onvoldoende met een aanvaring met de kade als gevolg. Hierbij vielen geen slachtoffers. Er was alleen sprake van schade aan de romp, waaronder een scheur van twaalf cm ongeveer één meter boven de waterlijn. Bij inspectie werden geen interne lekkages geconstateerd.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 20: Een uittreksel van de digitale kaart met de track van het schip. (Bron: STC Eendracht)*





◀ *Figuur 21: Schade aan de spiegel van het schip.
(Bron: STC Eendracht)*



◀ *Figuur 22: De schade aan de binnenzijde van het schip.
(Bron: STC Eendracht)*

Aanvaring tussen drie binnenvaartschepen

Waal, 1 april 2024

Rond 1.30 uur vond op de Waal ter hoogte van Zaltbommel een kop-kop aanvaring plaats tussen het Duitse binnenvaartvrachtschip Herkules II en de Belgische binnenvaartmotor-tanker Ford. Daarna voer de Ford tegen de achterkant van de binnenvaartgastanker Boeran aan. Ook heeft de Ford de brugpijler van de spoorbrug aangevaren. Het treinverkeer is korte tijd stilgelegd. De schepen hadden allen lichte schade boven de waterlijn.

Classificatie: Serious

Aanvaring tussen twee zeeschepen

Velsen, 10 mei 2024

Tijdens het afmeren raakte het Hong Kong gevlagde vrachtschip CL Geneva het reeds afgemeerde Liberiaanse vrachtschip Patroklos. De Patroklos liep hierdoor een scheur van ongeveer een meter op in de ballasttank. De CL Geneva had alleen verfschade.

Classificatie: Serious

► *Figuur 24: Moment van aanvaring en de daarbij opgelopen schade, gezien vanaf de Eems Spirit. (Bron: Eemswerken)*

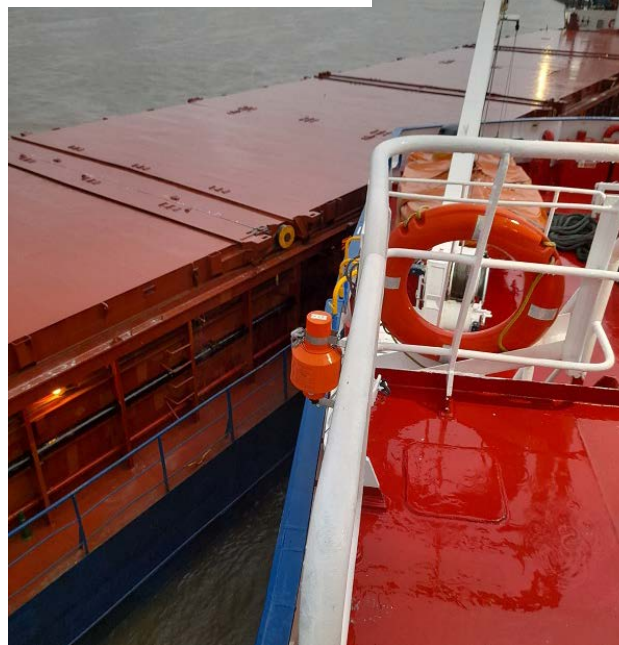
Aanvaring tijdens verhalen

Rotterdam, 10 juni 2024

Het Nederlandse vrachtschip Eems Spirit lag aan de Parkkade afgemeerd. Tijdens het verhalen voer het onder de vlag van Barbados varende vrachtschip Vulin tegen de Eems Spirit aan. De Vulin maakte ruimte voor een ander schip (Amadeus). Tijdens deze manoeuvre activeerde de Amadeus zijn boegschroef met effect op de achtersteven van de Vulin waardoor deze met zijn boeg naar bakboord in de richting van Eems Spirit begon te glijden. De Eems Spirit liep hierbij een gat op aan de spiegel en de Vulin had schade aan een dekstructuur.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 23: Schade aan boord van de Vulin. (Bron: Eemswerken)*



Aanvaringen met kunstwerken

Aanvaring met brug Schuilenburg

Prinses Margrietkanaal, 4 februari 2024

Het binnenvaartschip Fidelis voer tegen de brug Schuilenburg in het Prinses Margrietkanaal. Dat gebeurde kort voor middernacht. De brug wordt tussen zaterdagavond 22.00 uur en zondagochtend 06.00 uur niet bediend, wat de schipper mogelijk over het hoofd zag. Na de aanvaring waar schuwden omwonenden de hulpdiensten. Diverse brandweerkorpsen kwamen met spoed ter plaatse en brachten ook een brandweerboot mee. De politie sloot uit voorzorg direct de weg af zodat niemand het water in zou rijden. De brug liep zware schade op en was niet bedienbaar. Het schip liep schade op aan de kop en de den. Het scheepvaartverkeer was enige tijd gestremd.

Classificatie: Serious

Aanvaring spoorbrug

Grou, 1 maart 2024

Rond 13.00 uur is het Nederlandse, op waterstof varende, binnenvaartschip Antonie tegen de spoorbrug bij Grou gevaren. De stuurhut van het schip werd hierbij zwaar beschadigd. Er vielen geen gewonden. Het treinverkeer werd enige tijd stilgelegd om de spoorbrug te controleren.

Classificatie: Serious

Arbeidsongevallen

Gebroken vinger

Verenigd Koninkrijk, 19 juni 2024

Het Nederlandse vrachtschip Timber Navigator lag in de haven van Southampton in het Verenigd Koninkrijk om jachten te laden. Tijdens het laden en sjoeren van deze jachten viel een houten balk van een stapel stuwhout op de hand van de loadmaster. Daarbij brak hij zijn vinger.

Classificatie: Serious Injury

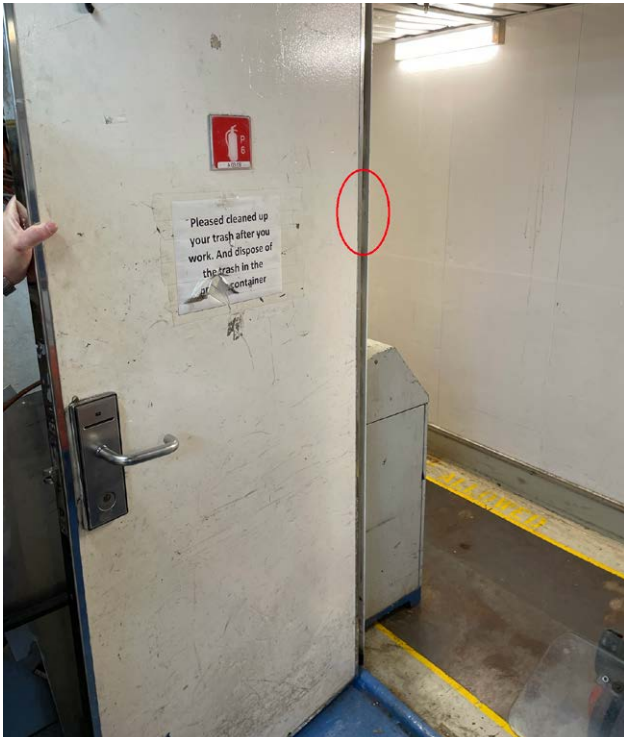
Letsel aan hand

Verenigde Staten, 3 januari 2024

Aan boord van het Nederlandse passagiersschip Zuiderdam is een bemanningslid bij het naar binnen gaan van de werkplaats aan boord met zijn vinger tussen een brandwerende deur bekneld geraakt. Hierdoor vond een gedeeltelijke amputatie van zijn duim plaats. Het bemanningslid is van boord gegaan in Fort Lauderdale, Verenigde Staten, en is in het ziekenhuis verder behandeld aan zijn verwondingen.

Classificatie: Serious Injury

▼ **Figuur 25:** De brandwerende deur. (Bron: Holland America Line)



Vingers tussen deur

Golf van Biskaje, 10 februari 2024

Tijdens stormachtig weer in de Golf van Biskaje controleerden de tweede machinist samen met een leerling de machinekamerwerkplaats van het Nederlandse vrachtschip Virginiaborg op losliggende spullen. Daarbij wilden ze ook de AC-kamer controleren. Terwijl de machinist de AC-kamer binnenging, hield de leerling zijn hand tussen de deur en het frame vast. Door een rolbeweging van het schip sloot de deur met de hand van de leerling ertussen. Daardoor brak hij zijn vingers. Na medische behandeling in Ferrol (Spanje) keerde de leerling terug naar het schip en voer mee naar de volgende haven.

Classificatie: Serious Injury

Verstuikte enkel

Sint Eustatius, 3 februari 2024

De Maltese tanker Sea Duck lag op 3 februari ten anker bij Sint Eustatius. Een bemanningslid was smeerolievaten aan het verplaatsen van het hoofddek naar het achterdek. Bij dit werk verstuikte hij zijn enkel. Hij werd naar een ziekenhuis aan wal gebracht en na medische behandeling werd hij gerepatrieerd.

Classificatie: Serious injury

Gebroken arm

Noorwegen, 28 februari 2024

Het Nederlandse RoRo schip New Amsterdam lag in de haven van Søreissa, Noorwegen. Het schip arriveerde daar op 26 februari en diezelfde avond kwamen nieuwe bemanningsleden aan boord. Op 28 februari om 18.50 uur, bij het afmeren, was een van deze nieuwe bemanningsleden bezig met het loshalen van een tros, terwijl dat niet de bedoeling was. De tros lag om een verhaalkop en stond nog onder spanning. Door het loshalen sprong de tros van de verhaalkop en raakte de arm van het bemanningslid, die daardoor brak. Hij werd naar een ziekenhuis gebracht en na een operatie gerepatriceerd.

De rederij heeft een intern onderzoek uitgevoerd en daarbij een aantal lessen en acties geformuleerd, waaronder:

- Alle lijnen onder spanning kunnen een risico vormen.
- Iedereen moet de afmeerprocedure en de situatie daarom goed kunnen volgen en begrijpen.
- Toolboxmeetings spelen hierbij een belangrijke rol.
- De verhaalkoppen worden rederij-breed van een duidelijk kleurenschema voorzien, waardoor beter te zien is in welke richting en met welke snelheid zij gaan.
- Er vinden extra trainingen rondom aan- en afmeerprocedures plaats.

Classificatie: Serious

Voet bekneld onder spreader beam

Verenigde Arabische Emiraten, 3 maart 2024

Het Nederlands gevlagde schip Fairpartner lag ten anker bij Jebel Ali. Omstreeks 13.00 uur lokale tijd begonnen de voorbereidingswerkzaamheden voor het laden van het schip. Hiervoor moesten onder andere drie *spreader beams* verplaatst worden. Om 15.30 uur ging er een remstoringalarm voor de achterste kraan, waarna het verplaatsen van de laatste lading, een *spreader beam* van 24 ton, werd gepauzeerd. Het alarm werd gereset en de kraan werd getest. Rond 16.00 uur werden de werkzaamheden voortgezet en werd de bemanning geïnformeerd dat de lading naar beneden gelaten zou worden. Bij het laten zakken kwam de *spreader beam* op de linkervoet van de matroos, die bij het uiteinde stond. Zijn voet zat gedurende 15 minuten vast onder de beam. De matroos werd vervolgens geëvacueerd naar het ziekenhuis en onderging daar twee operaties aan zijn voet.

Classificatie: Serious Injury

▼ *Figuur 26: Een spreader beam aan boord van de Fairpartner. (Bron: Jumbo Shipping)*



Letsel aan enkel

Stille Oceaan, 1 februari 2024



▲ *Figuur 27: De steiger in het ruim van het schip. (Bron: Amasus)*

Aan boord van het Nederlandse vrachtschip O.T. Ideaal was een matroos bezig met onderhoud in het ruim, waarbij gebruik werd gemaakt van een rolsteiger. Er stond op dat moment windkracht 5 met matige golven van 1 meter. Rond 16.00 uur lokale tijd verloor de matroos zijn evenwicht terwijl hij de steiger op klom. Hierbij liep hij een breuk aan zijn rechterenkel op. De matroos droeg alle benodigde persoonlijke beschermingsmiddelen tijdens het beklimmen van de steiger, maar omdat hij de steiger aan het opklimmen was, was zijn harnas niet aan de steiger bevestigd. De matroos beklom de steiger aan de buitenkant, omdat er door de manier waarop de steiger was opgebouwd geen ruimte was om aan de binnenkant omhoog te gaan.

De scheepsbeheerder formuleerde naar aanleiding van het voorval een aantal lessen, waaronder het goed afwegen of werkzaamheden op hoogte nodig zijn wanneer een schip op zee is en of de beweging van het schip een instabiele ondergrond kan geven. Daarnaast raadt de scheepsbeheerder aan een last minute risicobeoordeling uit te voeren en steigers zo op te bouwen dat de bemanning deze aan de binnenkant kan beklimmen.

Classificatie: Serious Injury

Brandwonden

Dordrecht, 3 februari 2024

De onder de vlag van de Marshalleilanden varende tanker UACC Manama lag aan de kade van de Wilhelminahaven te Dordrecht. Een bemanningslid kreeg bij het schoonspuiten van een ladingtank heet water over zich heen en liep daarbij brandwonden op. Als gevolg daarvan werd hij opgenomen in het ziekenhuis. Hij werd daarna gerepatrieerd.

Classificatie: Serious injury

Val van ladder

IJmuiden, 25 maart 2024

Het Nederlandse vissersschip SCH 81 Carolien lag afgemeerd in de Haringhaven te IJmuiden. Aan boord was een bemanningslid bezig met onderhoud aan de vlottendavit. Hij stond daarbij op een ladder die tegen de vlottendavit aanleunde. De davit begon onverwachts te draaien, waardoor de ladder steeds verticaler kwam te staan. Het slachtoffer sprong van de ladder en landde aan dek. Na onderzoek in het ziekenhuis bleek het slachtoffer een pees te hebben afgescheurd in zijn been.

Classificatie: Serious Injury

Bekneld onder metalen plaat

Rotterdam, 6 februari 2024

De bemanning van het Deense containerschip Santa Isabel was bezig met het laden van voorraad in de haven van Rotterdam. Een aantal bemanningsleden vervoerden stalen platen, die ze onder een hoek rechtop hadden gezet. Eén van de bemanningsleden haalde sjorringen om de platen vast te zetten. Door een windvlaag werden de metalen platen omgeblazen en kwam een achtergebleven bemanningslid eronder bekneld te zitten met zijn been. Andere bemanningsleden schoten te hulp en konden hem onder de platen vandaan krijgen. Na eerste hulp aan boord is het gewonde bemanningslid naar het ziekenhuis gebracht; hij had een gebroken been. De rederij heeft een intern onderzoek uitgevoerd en een aantal maatregelen genomen. Zo wordt de bemanning geïnstrueerd in het stuwen en sjorren van staalplaten en wordt er beter gelet op het plaatsen van een safety watch tijdens het werken met staalplaten. Daarnaast worden er leerteams opgezet om het leren van incidenten aan boord te bevorderen.

Classificatie: Serious Injury

Val van hoogte

Noordzee, 23 april 2024

Aan boord van de onder de vlag van Madeira varende chemicaliëntanker Johann Essberger raakte een bemanningslid gewond door een val van hoogte. Het schip voer van de Noordzee de Maasmond in, in de richting van de Beatrixhaven. Aan boord was een aantal bemanningsleden bezig met het weghalen van roosters van het eerste brugdek, om zo motoronderdelen en gereedschap naar de machinekamer te kunnen verplaatsen. De roosters waren weggehaald, en twee bemanningsleden hadden het ondersteunende frame losgemaakt. Het gat was afgezet met touw. Een bemanningslid ging onder het touw door en ging op het loszittende frame staan. Hij viel hierbij in het gat, samen met het frame, drie meter naar beneden. Hij is enige tijd buiten bewustzijn geweest. Om het bemanningslid van medische bijstand te voorzien, maakte de Johann Essberger een tussenstop in de Berghaven. Het bemanningslid is met de ambulance naar het ziekenhuis gebracht. Hij liep meerdere botbreuken op.

Classificatie: Serious Injury

Gebroken vinger

Canada, 24 april 2024

Om 08.30 uur was een leerling samen met de tweede stuurman aan boord van het Nederlandse vrachtschip Azoresborg bezig met onderhoud aan een van de speed-locks (borgpenen) van de ruimluiken. De tweede stuurman ging wat gereedschap halen en de leerling probeerde ondertussen de borgpen op zijn plaats te krijgen. De pen gleed uit zijn hand en viel een stuk naar beneden. Een vinger van de leerling kwam tussen de borgpen en een peilpijp terecht. De leerling werd naar een ziekenhuis gestuurd; uit een röntgenfoto bleek dat hij een breuk in zijn vinger had opgelopen.

Classificatie: Serious Injury

- *Figuur 28: Simulatie van het ongeval. De borgpen is groen, de hand van het bemanningslid ligt op de peilpijp. (Bron: Wagenborg)*



Beklemming arm

Oosterschelde, 28 april 2024

Aan boord van het Nederlandse visserschip BRU36 Johannes Cornelis raakte de arm van een matroos beklemd bij het verschuiven van een zeesterrenbak met behulp van een visdraad. De matroos was tevoren niet tevreden met de positie van de zeesterrenbak, terwijl de schipper dit wel was. Tegen het advies van de schipper in wilde de matroos de zeesterrenbak verplaatsen, wat uiteindelijk misliep. De matroos was meerdere weken niet in staat om te werken.

Classificatie: Serious Injury

Uitgeleden en brandwonden

Rotterdam, 6 mei 2024

Aan boord van de Tuvalu gevlagde olietanker Miami was een bemanningslid bezig met voorbereidende werkzaamheden voor het schoonmaken van de ruwe-olietank. Hierbij maakte hij gebruik van heet water. Tijdens het werk in de tank gleed hij uit en kwam in aanraking met heet residu, waarbij hij enkele brandwonden opliep. Na eerste hulp aan boord is het bemanningslid van boord gegaan voor verdere medische behandeling in het ziekenhuis.

| **Classificatie:** Serious Injury

Brandwonden door stoom

Rotterdam, 10 mei 2024

De bemanning van het Estse RoRo-passagiersschip Silja Europa was bezig met werkzaamheden aan de stoomleiding. Bij het plaatsen van een nieuwe pijpleiding lekte heet water. Twee bemanningsleden liepen op meerdere plekken brandwonden op en werden naar het ziekenhuis gebracht.

| **Classificatie:** Serious Injury

Val van bordes

IJmuiden, 16 juni 2024

In de machinekamer van het Liberiaanse drogeladingschip Marine Honor viel een bemanningslid van een bordes zonder leuning. Hij was daar om samen met een collega de stand van een klep te bekijken. Daarbij verloor hij zijn balans en viel circa 2,5 meter naar beneden. Daar kwam hij terecht op een lager gelegen bordes. Hij was bij bewustzijn, bloedde uit een hoofdwond en gaf aan pijn te hebben aan zijn bovenlichaam. Hij werd door zijn collega's naar de ziekenboeg aan boord gebracht. Ambulancepersoneel heeft de gewonde daar onderzocht, gestabiliseerd en vervolgens met de gewondenbak en een hijskraan naar de kade gebracht. Hij werd naar het ziekenhuis gebracht, vanwaaruit repatriëring volgde.

| **Classificatie:** Serious Injury

Arm bekneld

Amsterdam, 20 juni 2024

Het Nederlandse visserschip Willem van der Zwan lag bij een scheepswerf in Amsterdam. In de ochtend - tijdens het verwisselen van de leiraamrol aan stuurboord - schoot de rol van het leiraam uit de onderkant van het leiraamframe. De arm van de derde machinist kwam vervolgens tussen de rol en leiraam terecht. Het slachtoffer werd met een gebroken linkerpols naar het ziekenhuis gebracht voor verdere behandeling.

Classificatie: Serious Injury

Gewond in tank

Rotterdam, 26 juni 2024

Een bemanningslid van de Singaporees gevlagde tanker Hafnia Pacific, geladen met eetbare oliën, werd zwaar gewond in een ladingtank gevonden. Het bemanningslid werd naar het ziekenhuis gebracht en werd op de Intensive Care behandeld.

Classificatie: Serious Injury

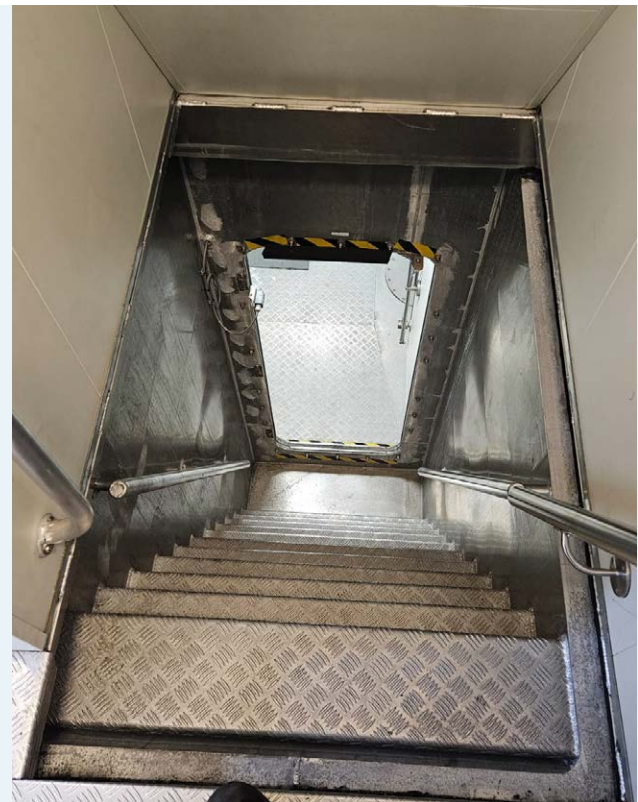
Van trap gegleden

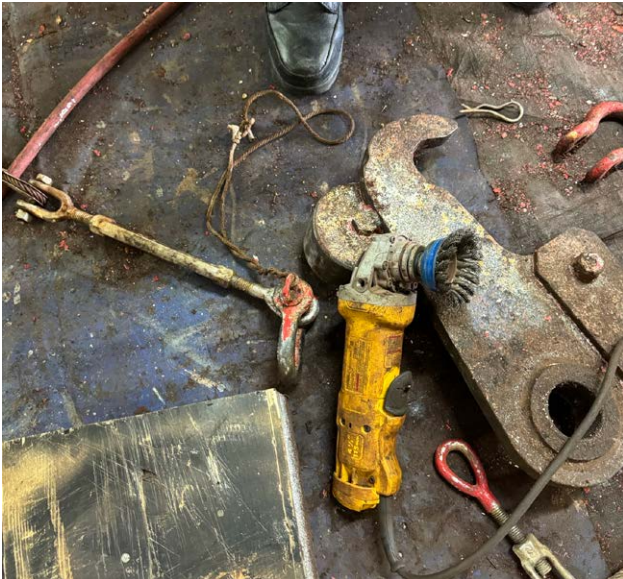
Noordzee, 23 juni 2024

Een bemanningslid van het Nederlandse offshore bevoorradingschip COS Mariner was onderweg naar de machinekamer. Daarbij daalde hij op de voorgeschreven wijze achterwaarts de trap af, maar gleed alsnog uit en viel van de trap. Hij liep daarbij een verwonding op aan zijn enkel die in het ziekenhuis gehecht moest worden. Het schip keerde daarvoor terug naar de haven van Oostende, waar het bemanningslid door een ambulance werd opgehaald.

Classificatie: Serious

► *Figuur 29: Trap naar de machinekamer. (Bron: CoastWise)*





▲ *Figuur 30: De pelikaanhaak en slijptol. (Bron: Holland America Line)*



▲ *Figuur 31: Simulatie van het ongeval. (Bron: Holland America Line)*

Gedeeltelijke amputatie pink

Kaapstad, Zuid-Afrika, 18 april 2024

Een matroos op het Nederlandse passagiersschip Zuiderdam raakte gewond aan zijn hand. Hij gebruikte een haakse slijper om roest van een pelikaanhaak te verwijderen toen de slijpborstel verstrikt raakte in een touw en de hand van de matroos op de slijpborstel trok. De matroos had het touw, dat aan de pelikaanhaak vastzat, niet losgemaakt. De matroos is voor behandeling naar het ziekenhuis gebracht.

Classificatie: Serious Injury

Gewond door gebroken tros

Amsterdam, 19 april 2024

Tijdens het verhalen knapte de achterste tros van het Nederlandse vrachtschip Oranjeborg en raakte het rechterbeen van de eerste stuurman. De stuurman heeft hierbij een (zenuw)beschadiging aan zijn been opgelopen waarvoor hij behandeld moest worden in het ziekenhuis.

Classificatie: Serious Injury

Brand

Brand in voorwoning

IJzendoorn, 25 januari 2024

In de overnachtingshaven van IJzendoorn brak donderdagmiddag door onbekende oorzaak brand uit op de Cotrans 3. De brand werd rond 16.40 uur ontdekt in de voorwoning van het 80 meter lange beunschip. Het vuur werd vanaf de steiger geblust door brandweerlieden. Ook de blusboot Gelderland uit Nijmegen kwam ter plaatse.

Classificatie: Serious



▲ *Figuur 32: De brandweer blust de brand aan boord.
(Bron: Persbureau Heitink – Marco van Deick)*

Brand in machinekamer

Tenerife, 20 februari 2024

Het Nederlandse vrachtschip Performer kreeg rond 22.00 uur een black-out in de haven van Santa Cruz de Tenerife. Daarbij kwam veel dichte rook uit de machinekamer. Nadat alle bemanningsleden verzameld waren, begon de bemanning met de brandbestrijding. Vervolgens viel de noodgenerator uit door overbelasting, veroorzaakt door de noodbrand-

pomp. Kort daarna arriveerde de brandweer. Toen die de machinekamer betraden, zagen ze geen brand, alleen veel rook. Nadat de machinekamer voldoende was geventileerd kon de bemanning de ruimte betreden. De ventilator van de hulpgenerator schoof langs de as in de rotor, waar het in stukken brak, abnormaal geluid en vibratie veroorzaakte, en waardoor brand uitbrak.

Classificatie: Serious

Brand aan boord

Noordzee, 8 maart 2024

Rond 3.30 uur lokale tijd gingen op het passagierschip Pride of Rotterdam de brandmelders bij de schoorsteen in de machinekamer en dek 7 snel achter elkaar af. Bij nader onderzoek zag de bemanning vlammen bij de veiligheidsklep van de uitlaatgassenketel en werd het algemeen machinekameralarm geactiveerd. De officier van wacht stopte de voorste hoofdmotoren en isoleerde de uitlaatgassenketel. Tegelijkertijd bluste de oiler die op wacht was de brand met een draagbare brandblusser. Uit voorzorg werden alle passagiers van dek 7 geëvacueerd naar dek 8. Nadat de brand was geblust, werd het dek weer vrijgegeven. De uitlaatgasketel was tijdens de rest van de reis buiten bedrijf. Het schip vervolgde de reis op drie motoren.

Nader onderzoek wees uit dat de veiligheidsklep was omgewisseld voor een driejaarlijkse inspectie door het klassebureau. Door verschil in diameter van de klepzitting met de pijp kon de pakking vervormen waardoor olie lekkage mogelijk was. De olie kwam op de uitlaatgassenketel terecht en veroorzaakte brand.

Classificatie: Serious

► *Figuur 34: Spreierichting van de olie. (Bron: P&O Ferries)*

▼ *Figuur 33: Veiligheidsklep. (Bron: P&O Ferries)*



Brand in de machinekamer

Italië, 8 mei 2024

In de machinekamer van de Nederlands gevlagde, voormalige loodsboot Sea Eagle ontstond brand. Het schip voer nabij de Italiaanse kust op de Tyrreense Zee. Door trillingen en wrijving tussen het hitteschild van de turbo en de smeeroleleiding, ontstond een lek in de smeeroleleiding. Hierdoor sproeide olie op het turbo-/uitlaatsysteem en vatte de olie vlam. De bemanning kon het vuur bestrijden met het CO₂-blussysteem. De motor deed het niet meer, waardoor het schip naar de haven van Vibo Valentia werd gesleept.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 35: Schade na brand. (Bron: Sea Shepherd Global)*



▲ *Figuur 36: Schade na brand. (Bron: Sea Shepherd Global)*

Grondingen en strandingen

Gronding

IJsselkop, 6 januari 2024

In de morgen omstreeks 11.00 uur, voer de Nederlandse binnenvaarttanker Volharding 7 vast op de IJsselkop. Het schip was beladen met 1.900 ton palmolie. Er was geen sprake van uitstroom van de lading. Wel maakte het schip water. Het schip kwam vanaf de Nederrijn en was voornemens de IJssel op te varen. Beide vaarwegen (Nederrijn en IJssel) raakten gestremd. Meerdere sleepboten werden ingezet om het schip weer vlot te trekken; dit lukte rond 18.00 uur.

Classificatie: Serious

Boeien uit positie

Gat van Lauwersoog, 9 januari 2024

Het vissersschip HD-5 Albertina Willemina was voor onderhoud onderweg naar de haven van Lauwersoog. Tijdens het aanlopen liep het schip aan de grond in het Gat van Lauwersoog. Er bleken twee boeien uit positie te liggen, wat niet was vermeld bij het aanroepen van de verkeerspost Schiermonnikoog. In het vaste bericht werd dit later wel vermeld. Om ongeveer 4.00 uur trok BMS Vrijheid de HD-5 los en sleepte deze mee tot voor de haven van Lauwersoog. Het vissersschip voer op eigen kracht de haven binnen.

Classificatie: Serious

Twee schepen aan de grond

Slijkgat, 2 februari 2024

In de ochtend rond 7.30 uur liepen twee vissersschepen aan de grond in het Slijkgat nabij Stellendam. Het ging om de GO1 Wouter Adriaantje en UK38 Kleine Jan. De schipper van de GO1 vermoedde dat het roer los zat omdat het schip nogal hevig trilde en had daarom, om verdere schade te voorkomen, een sleep geregeld van de UK38. Tijdens de sleep liepen beide schepen aan de grond in het Slijkgat. Beide schepen lagen enige tijd vast. Er was geen schade aan de schepen en de situatie was stabiel. De KNRM kwam ter plaatse, maar kon de schepen niet lostrekken. Aan het begin van de avond kwam de GO58 Jakoriwi ter plaatse en trok de GO1 los. Kort daarna kon de KNRM Antoinette de UK38 lostrekken. Beide gegronde schepen konden hun reis naar de haven van Stellendam zonder verdere problemen vervolgen.

Classificatie: Serious

Gronding na op drift raken

Denemarken, 3 februari 2024

Het Nederlandse zware ladingschip Yacht Servant was onderweg naar de haven van Thyboron, maar raakte in het Thyboronkanaal bij de Deense kust op drift. Kort daarna grondde het. Met een sleepboot is de Yacht Servant alsnog de haven in gebracht.

Classificatie: Serious

Gronding na passeren brug

Maas, 12 februari 2024

Omstreeks 00.40 uur is een Nederlands binnenvaart containerschip op de Maas net na de spoorbrug Mook door de stroming gepakt en in de oever net beneden de brug gevallen. Het is door andere schepen losgetrokken en kon daarna verder varen. De vaarweg is tot 05.00 uur gestremd geweest.

Er zijn bij het voorval geen gewonden gevallen en er was geen sprake van uitstroom.

Classificatie: Serious

Gronding bij de haven

Noorwegen, 18 februari 2024

Bij de haven van Tysnes in Noorwegen liep het Nederlandse vrachtschip Stavfjord aan de grond. Door een moment van onoplettendheid maakte de officier van de wacht geen koerswijziging waardoor het schip op de rotsen liep. Even daarvoor had hij de uitkijk op een inspectieronde van de brandblusmiddelen gestuurd. Zelf was de officier net aan boord gekomen. De voorpijktank raakte beschadigd, evenals het roer en de uiteinden van de schroefbladen. Met sleep-hulp werd het schip naar Eldøyane in Noorwegen gevaren.

Classificatie: Serious

Gronding bij havenaanloop

Verenigd Koninkrijk, 4 maart 2024

Het Nederlands gevlagde vrachtschip Eems Servant liep bij de benadering van de haven van Sharpness omstreeks 12.00 uur lokale tijd aan de grond. Op dat moment was een loods aan boord. De gronding kwam doordat het waterpeil minder hoog stond dan verwacht. Er leek geen sprake te zijn van ernstige schade aan het schip. De eerste poging om het schip los te trekken met een sleepboot, mislukte. De derde dag na de gronding lukte het om het schip los te trekken met behulp van een sleepboot.

Classificatie: Serious

Gronding bij binnenlopen van haven

Vlissingen, 19 maart 2024

Rond 22.30 uur liep het Nederlandse visserschip VLI25 Cindy bij het binnendraaien van de Buitenhaven van Vlissingen aan de grond op het talud bij de haveningang. De VLI25 werd met behulp van een sleepboot weer vlotgetrokken, waarna het schip zelfstandig terug naar de haven voer.

Classificatie: Serious

Gronding

Schiermonnikoog, 21 maart 2024

Het Nederlandse zeilschip Elegant strandde in de vroege morgen ten noorden van Schiermonnikoog op een zandbank. In eerste instantie wachtte de bemanning op vloed om los te komen. Door de stand van de wind leek het erop dat de kans groot was dat het schip daardoor nog verder het zand op zou komen. Er werd besloten sleephulp in te schakelen. Nadat het schip was vlotgetrokken, werd er op schade gecontroleerd, maar niets gevonden.

Classificatie: Serious

Gronding bij IJmuiden

IJmuiden, 6 april 2024

Het Noorse vrachtschip Silver Star liep in de nacht van zaterdag op zondag aan de grond in het Zuiderbuitenkanaal richting IJmuiden. De mogelijke oorzaak was een falende roerstandaanwijzer. Het schip werd met behulp van twee sleeptboten door de sluis naar de ligplaats in Velsen-Noord gebracht. Na een onderwatersurvey bleek er geen schade te zijn.

Classificatie: Serious

Gronding door harde wind

Velsen-Noord, 16 april 2024

Het onder vlag van Antigua en Barbuda varende vrachtschip Wilson Dundalk kwam bij het invaren van de Derde Rijksbinnenhaven in Velsen-Noord door de harde wind op een talud terecht. Er waren geen kleine sleeptboten beschikbaar om het schip te assisteren bij het invaren van de smalle haven, daarom besloot de kapitein het zonder sleeptboten te doen. Vanwege de sterke wind kon het schip de positie toch niet houden en dreef naar het talud. Daarop werd een grote sleeptboot besteld die het schip van het talud af, tegen de harde wind in, naar de ligplaats heeft gebracht. Het schip is van binnen visueel gecontroleerd en er werd geen schade geconstateerd. Ook het talud was schadevrij.

Classificatie: Serious

Gronding

Denemarken, 28 april 2024

Het Nederlandse vrachtschip Triton Navigator is vlak voor de Deense kust bij de aanloop van de haven van Nyborg aan de grond gelopen. Het schip voer te snel voor de beschikbare draaicirkel in combinatie met de zuidoostelijke wind. Het schip had sleeptboten nodig om los te komen. Na een duikinspectie werd geen schade geconstateerd. Het schip kon na ladingoperaties haar weg vervolgen.

Classificatie: Serious

Man over boord

Man overboord tijdens inhalen trossen

Noordzee, 22 januari 2024

Een bemanningslid aan boord van het Nederlandse visserschip ARM-20 Geertruid Adriana viel 's nachts, tijdens het inhalen van trossen, overboord. De man kon snel weer aan boord gehaald worden door zijn mede-bemanningsleden. Het slachtoffer had last van zijn schouder maar geen onderkoelingsverschijnselen. Een helikopter bracht de man vervolgens naar het ziekenhuis voor verdere controle en behandeling.

Classificatie: Serious injury

Gewond na val van schip

Ketelmeer, 17 april 2024

Een bemanningslid van de binnenvaartzandzuiger Texel liep even na 09.00 uur 's ochtends verwondingen op doordat hij te water raakte. Het bemanningslid was met een hoofdwond aan de linkerkant, een wond rondom de oogkas en een breuk in pols/ellepijp uit het water gehaald en met de SAR-helikopter naar Urk gebracht. Daar stond een ambulance klaar om de persoon naar het ziekenhuis te brengen.

Classificatie: Serious Injury

Technische storingen

Black-out

Finland, 1 februari 2024

Het Nederlandse vrachtschip Mila was onderweg naar de haven van Turku. Bij het naderen van de aanlegplaats kreeg het schip een black-out. De kapitein liet gelijk het anker vallen. Om ruimte te maken voor een ander schip, werd sleep hulp ingeroepen. Met hulp daarvan is de Mila afge-meerd. Onderzoek door de bemanning naar de oorzaak van de black-out wees uit dat het brandstoffilter verstopt was met sediment dat omhoog kwam van de bodem van de brandstoftank. Dat gebeurde tijdens het slingeren en rollen door het zware weer bij het naderen van de haven van Turku.

Om dergelijke incidenten in de toekomst te voorkomen, werd een wijziging in het veiligheidsmanagementsysteem gemaakt om de brandstofseparatoren voortaan altijd aan te hebben en alleen te stoppen voor onderhoud.

Classificatie: Serious

Motorproblemen door kapotte kleppen

Oostzee, 13 februari 2024

Het Nederlandse vrachtschip Longviking had ter hoogte van de Hoburgsbank in de Oostzee te kampen met motorproblemen en raakte op drift. De bemanning probeerde een noodreparatie uit te voeren, maar het lukte niet om de motor voor een langere periode aan de gang te houden en zo veilig bij de volgende noodhaven aan te komen. Het probleem was dat er kleppen waren afgebroken waardoor de cilinderkop beschadigd was geraakt. Dit werd tijdelijk opgelost en er werd met één cilinder minder doorgevaren. Door de schade in de cilinderkop lekte er water in de motor. Het lukte de bemanning niet dit op te lossen en er werd besloten om sleepassistentie te vragen.

Classificatie: Serious

Water in brandstof

Noorwegen, 23 februari 2024

Het Nederlandse vrachtschip Moseldijk vertrok om 18.30 uur met een loods aan boord vanaf de ankerplaats Flier in Noorwegen. Om 19.25 uur was er een machinekameralarm; vijf minuten later viel de hoofdmotor uit. De situatie werd per radio gemeld aan de autoriteiten. De hoofdwerktuigkundige meldde enige tijd later aan de kapitein dat de hoofdmotor niet direct herstart kon worden omdat er water in de brandstofsysteem was gekomen. Dit water moet eerst afgetapt worden en ook de oorzaak van de aanwezigheid van het water was nog niet duidelijk. Het schip was onmanoeuvrbaar en dreef in diep maar nauw vaarwater richting de kust. Door de waterdiepte en de aanwezigheid van kabels onderwater kon er niet geankerd worden. Een loodsboot arriveerde om 19.45 uur als eerste bij het schip en probeerde het schip naar veilig vaarwater te duwen. Om 20.05 uur kwam een sleepboot ter plaatse en werd er een sleepverbinding met het schip gemaakt. Het schip kreeg van de lokale autoriteiten de opdracht om naar de haven van Brevik, Noorwegen te varen. Nadat een tweede sleepboot om 20.45 uur had vastgemaakt werd het schip naar de haven gesleept. Om 21.15 uur kon de hoofdmotor weer worden gebruikt en om 22.30 uur arriveerde het schip in Brevik.

Classificatie: Serious

Motorstoring

IJsland, 16 april 2024

Het Nederlandse vrachtschip *Treville* had een storing aan de hoofdmotor voor de kust van IJsland. Na onderzoek werden een vastzittende zuiger, kapotte voering en een kapotte uitlaatklep gevonden. Het schip is met een sleepboot naar de haven van Husavik, IJsland, gesleept en werd aldaar gerepareerd.

Classificatie: Serious

► *Figuur 37: De kapotte onderdelen. (Bron: Briese Schifffahrts GmbH)*



Motorstoring en gronding

Gotenburg, 24 juni 2024

Het Nederlandse schip *Andrea* kreeg op de Göta älv nabij Gotenburg te maken met een motorstoring. Om 5.50 uur lokale tijd was een knal te horen vanuit de machinekamer. Kort daarna ging het brandalarm af. De bemanning was snel op de brug verzameld. Er kwam rook uit het ventilatiesysteem van de machinekamer, waarna de hoofdmotor stopte. Twee minuten later werd het anker uitgewooid en grondde het schip op de oostelijke oever van de rivier. Na onderzoek van de bemanning constateerde ze dat er geen brand in de machinekamer was, maar wel veel schade aan de hoofdmotor. Het schip is naar de haven van Delfzijl gesleept.

Classificatie: Serious

Lozingen en morsingen

Olieverlies

Noordzee, 26 maart 2024

De Nederlandse sleehopperzuiger Mahury verloor op de Noordzee circa 180 liter olie via de schroefasafdichting. De oorzaak hiervan was het in de schroefasafdichting terechtkomen van een visnet of vislijn. Het materiaal van het visnet of de vislijn draaide de afdichting in en drukte het volledige afdichtingspakket uit het huis. Het schip ging na de constatering bij Vlissingen naar binnen ter controle en voor reparatie.

Classificatie: Serious

Schade

Schade door schuivende lading

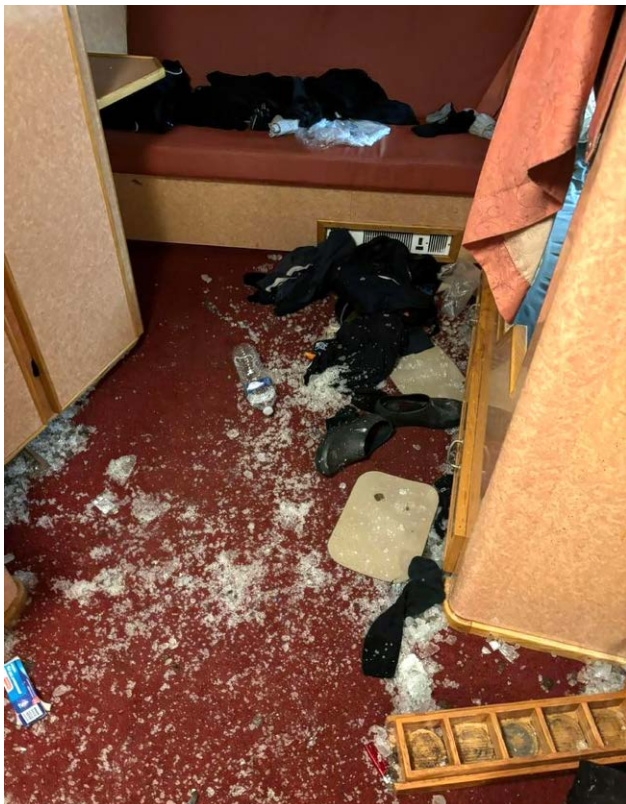
Atlantische Oceaan, 8 januari 2024

Het Nederlands gevlagde vrachtschip Happy Diamond kwam op weg naar Montreal, Canada, in zwaar weer terecht. De kapitein veranderde van koers richting land omdat hij merkte dat het land beschutting gaf. Het schip begon zwaar te rollen met hoge versnelling, waarna de kapitein de kop in de wind legde. Als gevolg hiervan raakte de lading van metalen frames in een van de ruimen los en begon te schuiven. Dit heeft schade in het ruim van het schip veroorzaakt. Bij aankomst in Montreal werd het schip geïnspecteerd.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 38: De lading die in het ruim was gaan schuiven.*
(Bron: BigLift Shipping)





Schade door golf

Noordzee, 9 januari 2024

Het Nederlandse vissersschip KW88 Pelikaan kreeg te maken met een krachtige golf. Hierbij klapte er een patrijspoort uit waardoor de accommodatie deels werd ontzet en er water naar binnen stroomde. De deur van een van de kooien kon niet meer open. Met behulp van andere bemanningsleden kon het bemanningslid in die kooi bevrijd worden. Ondanks dat er water binnenstroomde, kon het schip zelfstandig naar IJmuiden komen, waar het schip gerepareerd werd. Het bemanningslid kwam er vanaf met alleen een lichte verwonding door gebroken glas.

Classificatie: Serious

◀ *Figuur 39: Schade in de accommodatie van het schip.
(Bron: KW88 Pelikaan)*

Gaten in tank door vallen tussenschot

Canada, 18 januari 2024

Tijdens het laden van het Nederlandse vrachtschip Fraserborg in Quebec om 14.15 uur viel het bovenste deel van een schot in ruim 1 naar beneden. Door de val ontstond zowel aan bakboord als stuurboord een gat in tank 4. Een kleine hoeveelheid water kwam in het ruim. De tank was half leeg en de lading in ruim 1 raakte niet beschadigd. Uit het

eerste onderzoek bleek dat de schotten hoogstwaarschijnlijk niet goed waren vastgezet volgens de instructies. Aan één kant waren de pinnen niet zover uitgestoken als bedoeld en niet goed vastgezet.

Classificatie: Serious

▼ *Figuur 40: Het schot dat naar beneden viel. (Bron: Wagenborg)*





Colofon

Dit is een uitgave van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Deze rapportage verschijnt in het Nederlands en het Engels. Ontstaat er een verschil in de interpretatie van de Nederlandse en Engelse tekst? Dan is de Nederlandse rapportage leidend.

oktober 2024

Foto's

De foto's uit deze uitgave komen van verschillende bronnen. Foto's zonder bronvermelding zijn gemaakt door onderzoekers van de Onderzoeksraad. Deze foto's kun je gebruiken als je de Onderzoeksraad voor Veiligheid als bron vermeldt. Voor de overige foto's ligt het copyright bij de vermelde bron. Je kunt deze foto's alleen gebruiken na goedkeuring van de rechthebbende.

Drie vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1. Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

- draagt bij aan een veiliger Nederland;
- zet hoogwaardige kennis en technologie in om de samenleving veilig te houden;
- beslist zelf welke voorvallen en onderwerpen worden onderzocht;
- doet onderzoek naar voorvallen en trekt daaruit lessen om een soortgelijk voorval in de toekomst te voorkomen.

2. Wat is de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

- opereert onafhankelijk van de Nederlandse overheid en andere partijen;
- richt zich vooral op situaties waarin burgers voor hun veiligheid afhankelijk zijn van partijen als de overheid, bedrijven of instellingen;
- wil lessen trekken uit voorvallen en doet aanbevelingen om de veiligheid te verbeteren. Dit doen we door in ons onderzoek adviezen te geven aan overheden en bedrijven;
- onderzoekt niet wie schuldig of aansprakelijk is. Dat doen andere organisaties, zoals de politie.

3. Wie werken er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

- drie permanente raadsleden onder voorzitterschap van Chris van Dam;
- zo'n 80 medewerkers: onderzoekmanagers, onderzoekers, projectleiders, adviseurs en ondersteuners in uiteenlopende disciplines.

