



## ONDERZOEKSRaad VOOR VEILIGHEID

### Onderzoeken

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

# Rapportage Ongevallen Scheepvaart

mei - oktober 2016



**Afhankelijk zijn van andermans expertise, maar zelf verantwoordelijk blijven voor de afloop van de situatie is geen enkele kapitein in de scheepvaart vreemd. Deze tegenstrijdigheid doet zich onder meer voor bij de beloodsing van schepen. Expertise inhuren waar eigen kennis ontbreekt, is in veel gevallen een goede zaak. Maar het volledig afhankelijk zijn van externe expertise kan echter nooit de bedoeling zijn. Naar aanleiding van het Belgische rapport over de aanvaring tussen de Al Oraq en de Flinterstar besteedt deze editie van de ROS uitgebreid aandacht aan de rol van de loods en de bemanning gedurende een beloodsing.**

Een onderzoek levert niet altijd een duidelijk aanwijsbare veiligheidswinst of maatregel ter verbetering op. Een voorbeeld hiervan is een ongeval op een Nederlands vissersschip, waarbij een bemanningslid door beknelling om het leven kwam. Maar volgens de Raad neemt dit de ernst van het ongeval niet weg en daarom is een beschrijving van het ongeval gepubliceerd om de risico's onder de aandacht te brengen.

In de afgelopen periode zijn drie nieuwe onderzoeken gestart. Het eerste betreft een dodelijk ongeval tijdens container laadwerkzaamheden. Het tweede betreft een onderzoek naar het afbreken van de mast van een historisch zeilschip, wat aan drie passagiers het leven kostte. Tot slot is een onderzoek gestart naar een dodelijk ongeval van een bemanningslid tijdens verwerkzaamheden in een ballasttank. Het bemanningslid was in een vochtige ruimte werkzaam en elektrocutie lijkt een mogelijke doodsoorzaak.

Tjibbe Joustra, voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 6



pagina 9



pagina 12

# Veilige beloodsing begint bij goede samenwerking tussen loods en bemanning

In deze vierde editie van de Rapportage Ongevallen Scheepvaart wordt er ingegaan op het thema beloodsing. Dit thema is al eerder kort benoemd, maar met het uitkomen van het Belgische onderzoeksrapport naar de aanvaring tussen de Al Oraiq en de Flinterstar, op 6 oktober 2015, voor de kust van Zeebrugge wordt dit thema extra uitgelicht. Een samenvatting van dit onderzoek vindt u op pagina 6 en 7.

## Uitdagende situaties

Bij het varen in ondiepe wateren en het manoeuvreren in havengebied kan een verkeerde inschatting van de situatie al snel leiden tot een (bijna) ongeval. Een split second beslissing kan soms het verschil betekenen tussen een goede en een slechte afloop. Het varen met grote zeeschepen in nauwe wateren en havengebieden vraagt om specifieke kennis over het gebied, de vaarwateren en het gebruik door overig scheepvaartverkeer. Zo ook het manoeuvreren met assistentie van sleepboten. Het mag niet van iedere officier op een zeeschip verwacht worden dat deze kennis heeft over alle havens die worden aangelopen. Dit feit is al vele jaren geleden onderkend en daarom geldt in heel veel havens op de wereld een loodsplicht. Loodsen zijn dé deskundigen in het vaargebied waar ze werkzaam zijn. En toch kon het gebeuren dat op 6 oktober 2015 de LNG tanker Al Oraiq ter hoogte van Zeebrugge in aanvaring kwam met het vrachtschip Flinterstar. Beide schepen voeren onder loodsbegeleiding. De Flinterstar verging zeer snel, maar de 11 opvarenden en de loods van de Flinterstar hebben het allemaal overleefd.

## Ongevallen tijdens loodsbegeleiding

De Onderzoeksraad constateert dat er ondanks gedegen training- en basisafspraken rond de samenwerking toch opvallend veel ongevallen tijdens loodsbegeleiding plaatsvinden. Er komt een loods aan boord als de situatie plaatselijke deskundigheid of specifieke vaardigheden vraagt. Verwacht mag worden dat het aantal ongevallen beperkt zou moeten blijven. De praktijk laat zien dat er relatief veel (bijna) ongevallen gebeuren tijdens loodsbegeleiding. In de voorgaande Rapportage Ongevallen Scheepvaart betrof 9 van de 34 beschreven ongevallen (in 6 maanden) een ongeval tijdens loodsbegeleiding.

Hoe kan het dat juist daar, waar men verplicht is expliciete expertise in te schakelen om de risico's te verkleinen, toch serieuze ongevallen gebeuren?

## Loodsparadox

Bij loodsbegeleiding is er sprake van een zogeheten loodsparadox. Een paradox is een uitspraak die zichzelf schijnbaar tegenspreekt. Bij loodsbegeleiding is het zo dat de bemanning enerzijds vertrouwt op de loods, omdat deze dé deskundige zou moeten zijn in het vaargebied en volgt men de aanwijzing van de loods getrouw op. Anderzijds blijft de kapitein te allen tijde verantwoordelijk voor de veiligheid en navigatie van het schip en weet de scheepsbemanning veel beter dan de loods wat de specifieke vaareigenschappen van het schip zijn. De enige plaats ter wereld waar de loods de verantwoording voor de navigatie overneemt van de kapitein is in het Panamakanaal.

Als een loods aan boord komt, volgt op de brug vaak een korte conversatie met de kapitein, waarna de loods vaak direct begint met het geven van stuurorders aan de roerganger. De loods moet als 'nieuwkomer' aan boord snel kunnen inschatten wat de situatie van het schip is, of de installaties naar behoren werken, hoe de bemanning werkt op de brug en hoe ze communiceert. Het ontbreken van expliciete kennis en expertise bij de bemanning over het vaargebied maakt dat de bemanning afhankelijk is van de loods. Het snel kunnen handelen in onbekende, veelal complexe situaties en de afhankelijkheid van de bemanning maken dat een loods veelal op een voetstuk geplaatst wordt. Zo zal de bemanning, inclusief de kapitein, niet gemakkelijk tegen een loods ingaan, ondanks dat de kapitein wel verantwoordelijk blijft.

## Taal

Communiceren in een taal die alle betrokken machtig zijn is van wezenlijk belang. Met de bemanning wordt in het Engels gesproken, maar met de VTS, tussen loods en onderling of met andere scheepvaart wordt vaak, wanneer dat kan, in de eigen taal gesproken. Dit is niet alleen in Nederland en België zo, want ook in onderzoeksrapporten van buitenlandse onderzoeksraden komt dit probleem terug. Dit in een tijd dat scheepsbemanningen

doorgaans samengesteld zijn uit een veelheid aan landen die de lokale taal niet beheersen. Op die manier kunnen niet alle betrokkenen de voor hen belangrijke informatie tot zich nemen.

## Samenwerking op de brug

Veilige navigatie is een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid tussen de loods en het brugteam, waarbij in vrijwel alle gevallen de kapitein eindverantwoordelijk is. De International Maritime Pilots' Association (IMPA) en het Maritime Accident Investigators' International Forum<sup>1</sup> (MAIIF) hebben daarom de handen ineen geslagen. Naar aanleiding van diverse studies en onderzoeken is er een document opgesteld dat bemanningen en loodsen ervan bewust moet maken dat het veilig navigeren in loodswateren een gezamenlijke taak is van de bemanning en de loods.

Om de samenwerking tussen loods en bemanning zo optimaal en veilig mogelijk te laten verlopen zijn de volgende basisafspraken van groot belang:

- DELEN van navigatie aanwijzingen
- RESPECT voor elkaar
- COMMUNICATIE gedurende het hele traject
- SAMENWERKEN
- ALERT blijven

Het ongeval met de Al Oraiq en de Flinterstar en ook andere ongevallen met beloodsing opgenomen in de Rapportage Ongevallen Scheepvaart maken duidelijk dat, hoe basaal bovenstaande basisafspraken ook lijken, het noodzakelijk is om het belang ervan te onderstrepen. Veilige navigatie in loodswateren begint niet bij het aan boord komen van de loods, het begint bij een goede samenwerking tussen loods en bemanning.






<sup>1</sup> De Onderzoeksraad voor Veiligheid is lid van het Maritime Investigators' International Forum.

*Het document van de IMPA en MAIIF wordt in postervorm over de hele wereld verspreid.*

# Commit to **Safe** Navigation



**SAFE NAVIGATION IN PILOTAGE WATERS IS A SHARED TASK OF THE BRIDGE TEAM AND THE PILOT**

-  **SHARE** NAVIGATION INFORMATION
-  **RESPECT** EACH OTHER
-  **COMMUNICATE** THROUGHOUT THE VOYAGE
-  **WORK** TOGETHER
-  **STAY** ALERT



# Ongevalse-classificatie

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

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

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

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

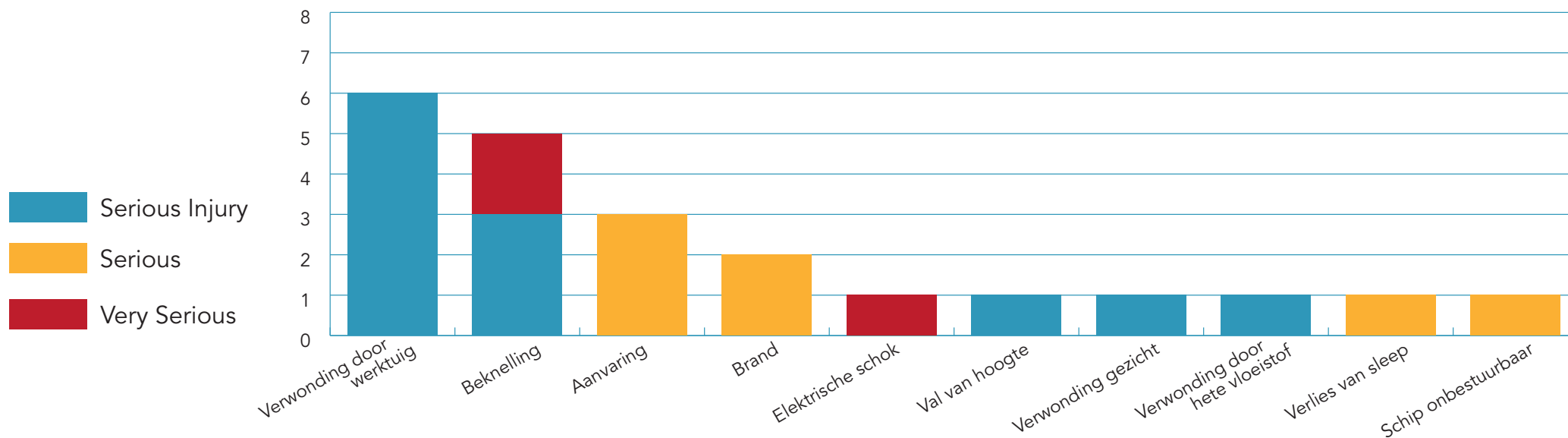
*Less serious*: ongeval dat niet als 'very serious' of 'serious' gekwalificeerd kan worden.

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

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

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

## Ongevallen in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart



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

# Gepubliceerde rapporten

## Overboord vallen schipper, Enterprise (PD-147), Noordzee, 9 juli 2015

Op 9 juli omstreeks 04.15 uur viel de Nederlandse schipper van de onder Engels varende vlag trawler Enterprise (PD-147) tijdens dekwerkzaamheden overboord. Hij droeg geen persoonlijke beschermingsmiddelen. Het schip voer 16 Nm noord van de Doggersbank. Het kostte de bemanning 30 tot 40 minuten om de schipper aan boord te krijgen; de daarop volgende levensreddende handelingen hadden echter geen baat meer.

Naar aanleiding van dit voorval is de Maritime Accident Investigation Board (MAIB) een onderzoek gestart. Zij identificeerde de volgende bevindingen:

- De openingen op het achterdek kwamen niet overeen met de minimum vereiste afmetingen.

- De risicoanalyse met betrekking tot het overboord vallen waren inadequaet.
- De man-overboord oefeningen waren niet toereikend en werden niet regelmatig uitgevoerd.
- Er bestond geen vervolgplan op het moment dat de schipper zijn werkzaamheden niet meer zou kunnen uitvoeren.
- Het schip had meer bemanningsleden aan boord dan toegestaan, waaronder een dertienjarige jongen.
- Drie weken eerder had zich ook een zelfde soort voorval voorgedaan waarvan geen melding is gedaan.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <https://www.gov.uk/maib-reports/man-overboard-from-stern-trawler-enterprise-with-loss-of-1-life>

De Enterprise (PD-147).



De openingen op het achterdek van de Enterprise.



## Aanvaring, Al Oraiq (IMO: 9360790) en Flinterstar (IMO: 9243758), Noordzee ter hoogte van Zeebrugge (België), 6 oktober 2015

In de nacht van 5 op 6 oktober 2015 kwam ter hoogte van Zeebrugge de onder Marshall Islands vlag varende LNG-tanker Al Oraiq in aanvaring met het onder Nederlandse vlag varende vrachtschip Flinterstar. De Flinterstar verging vrijwel direct ten gevolge van de aanvaring. De kapitein van de Flinterstar raakte daarbij zwaargewond, maar de 10 andere opvarenden en de loods van de Flinterstar werden wonderwel ongedeerd uit het water gehaald. De Al Oraiq werd op het moment van de aanvaring beloodst door twee Belgische kustloodsen. De Flinterstar werd beloodst door een Belgische zeeloods. Verkeersbegeleiding vond plaats vanaf de VTS Post Zeebrugge.

De Al Oraiq was onderweg naar de haven van Zeebrugge, waar zich een LNG-terminal bevindt. Met enige regelmaat

wordt deze terminal aangedaan door grote LNG-tankers. Voor het in- en uitvaren van de haven van Zeebrugge gelden speciale LNG-beheersmaatregelen. Deze maatregelen bouwen extra veiligheidsmarges in en hebben onder meer betrekking op de tijden van aanloop of vertrek, de 'under keel clearance' van het schip (die aangeeft hoeveel ruimte er tussen de kiel van het schip en de zeebodem zit) en de meldplichten.

Aan boord van de Al Oraiq had één van de twee kustloodsen de leiding over de loodsbegeleiding. De tweede loods hield zich alleen bezig met communicatie met de VTS-centrale. Vanaf het moment dat de loodsen aan boord kwamen, bleek uit alle handelingen dat de loods zo snel mogelijk de haven van Zeebrugge binnen wilde lopen. Men week af van de in de LNG-beheersmaatregelen voorgeschreven vaarroute en men verhoogde de snelheid van het schip na het aan boord komen. Tevens hadden de loodsen aanvankelijk het voornemen een ongebruikelijke passeermanoeuvre van een ander schip uit te voeren. Uit onderzoek is gebleken dat deze zaken symptomatisch waren voor de houding van de kustloodsen.



Veiligstellen van de Voyage Data Recorder van de Flinterstar.



Het interieur van de Flinterstar na de aanvaring.



De opbouw van de Flinterstar na de aanvaring.

Zij voeren op een LNG-tanker en daar moest al het andere scheepvaartverkeer maar voor wijken.

Doordat de kustloods op de Al Oraiq vooral gefocust was op de uiteindelijk afgeblazen inhaalmanoeuvre werd pas op een te laat tijdstip snelheid verminderd en een koerswijziging ingezet. De loods had op dat moment geen enkele aandacht voor de naderende Flinterstar. Dit was wat hem betreft ook geen noodzaak, omdat de Flinterstar overeenkomstig de LNG-maatregelen afstand zou houden van zijn schip. De loods op de Flinterstar was zich echter onvoldoende bewust van het naderen van een LNG-tanker. De loods en de 1e stuurman op de Flinterstar voeren routinematig vanaf de Westerschelde richting het loodsstation Wandelaar voorbij Zeebrugge. De communicatie tussen de loodsen onderling en met de VTS vond plaats in het Vlaams. Zowel op de Al Oraiq als op de Flinterstar was de voertaal Engels en kon niemand van de bemanning het Vlaams verstaan. Tevens had de VTS van Zeebrugge verzuimd het voorgeschreven scheepvaartbericht over het naderen van een LNG tanker te plaatsen, maar ook de overige communicatie tussen het scheepvaartverkeer onderling werd met te weinig aandacht gevolgd op de Flinterstar.

Het naderen van een aanvaring werd door de VTS-operator onderkend, maar door de structureel verstoorde relatie tussen VTS Zeebrugge en de Vlaamse kustloodsen vond hierover geen communicatie plaats. De aanvaring was hiermee onvermijdelijk geworden.

Onder de leiding van België (Autonome Cel) hebben onderzoekers uit Nederland (Onderzoeksraad voor Veiligheid) en de Marshall Islands geassisteerd bij het Belgische onderzoek. Belangrijkste conclusies uit het onderzoek zijn:

- De directe oorzaak was een verkeerde inschatting van de verkeerssituatie door het brugteam (loods en scheepsbemanning) aan boord van de Al Oraiq. Vastgesteld is dat het brugteam niet presteerde zoals van hen verwacht mocht worden. De loods communiceerde alleen in de Vlaamse taal en berichten werden niet vertaald naar het Engels. Het door de loods ingediende vaarplan met een afwijking op de voorgeschreven vaarroute, de relatief hoge snelheid en een aanvankelijk ingeplande inhaalmanoeuvre hebben bovendien niet bijgedragen aan een veilige passage richting de haven van Zeebrugge. Gesteld kan worden

dat vooral de taakopvatting en houding van de betrokken Vlaamse kustloods direct hebben bijgedragen aan het plaatsvinden van de aanvaring.

- Ook aan boord van de Flinterstar waren de loods en de officier van de wacht onvoldoende geconcentreerd op een veilige navigatie. Informatie over de naderende LNG-tanker werd hierdoor niet tijdig opgemerkt, al werd ook door de Verkeerscentrale Zeebrugge deels verzuimd om de juiste informatie (in de juiste taal) te verstrekken. De Verkeerscentrale heeft op geen enkele wijze gewaarschuwd voor de naderende aanvaring.
- Achterliggende oorzaken van de aanvaring hebben met name betrekking op de LNG Beheersmaatregelen die voor de kust van Zeebrugge van kracht waren. De verscheidenheid aan regels voorschriften veroorzaakten verwarring. Vooral de verschillende Vlaamse en Federale belangen in België in deze regelgeving hebben een rol gespeeld.

Doordat de betrokken scheepvaartondernemingen na het ongeval veelal passende maatregelen ter voorkoming van herhaling hebben genomen, richten de aanbevelingen zich met name op het komen tot een betere bijdrage aan een veilig scheepvaartverkeer door loodsen en VTS-operators, waarbij houding, eenduidig taalgebruik en communicatie belangrijke aandachtspunt zijn.

Zeebrugge ligt binnen de drukbevaren Scheldemonde. Voor het bevaren van de Scheldemonde en de Westerschelde, richting de zeehavens van Antwerpen en Gent, hebben Nederland en Vlaanderen een Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (GNA) met Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) in het leven geroepen. Doel is om een veilige en vlotte scheepvaart op de Schelde en haar aanloopgebieden in zee te garanderen, middels een gemeenschappelijke nautische aansturing over de verkeersstroom. Belgische Federale en Vlaamse overheden wordt aanbevolen de wet- en regelgeving te harmoniseren en nut noodzaak van maatregelen zoals de LNG-Beheersmaatregelen te herzien. Ook een beter toezicht op de naleving van regels is een belangrijk punt. Hierin kan ook de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit Scheldegebied een rol spelen.

**Classificatie:** Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <http://www.philippedebacker.be/media/onafhankelijk-onderzoeksrapport-flinterstar-klaar>

# Afgeronde onderzoeken

## Bemanningslid dood door beknelling onder boomkor, Vlissingen (Nederland), 20 november 2015

Op donderdag 19 november 2015 omstreeks 20.00 uur kwam de Nederlands gevlagde boomkorkotter ARM-7 binnen in de haven van Vlissingen, na die week gevist te hebben. Op dat moment was het goed weer met weinig wind (windkracht 3-4 Beaufort (Bft)). Voordat het schip kon afmeren in de haven moest het eerst door de sluis varen. In de sluis begon de bemanning met het voorbereiden van het uitladen van de gevangen vis. De dekwerkzaamheden bestonden tevens uit het onderhoud aan de visnetten, hiertoe moeten de pulskorren op het dek geplaatst worden door de bemanning.

Na het afmeren bij de vismijn, werd de vis aan stuurboordzijde gelost door de bemanning. Daarna verhaalde zij naar de ligplaats, merde af over bakboordzijde en zette de werkzaamheden voort om het schip verder gereed te maken voor een volgende reis. De wind was inmiddels toegenomen tot windkracht 5-6 Bft en windstoten met windkracht 8 Bft, en af en toe regen.

De boomkor stond op hakken op het dek op een houten plaat. Deze plaat lag in de lengte van het schip in het stuurboordgangboord naast het voorkasteel (bak).

De hakken zijn benen aan de boomkor die ervoor zorgen dat het pulstuig niet op het dek ligt en daardoor niet beschadigd raakt. De hanenpoten, de kettingen waarmee de boomkor aan het visblok hangt, hingen slap overboord.

Een bemanningslid was bezig met reparaties aan het pulstuig, waarbij hij tussen de boomkor en de wand van de bak stond. Het schip helde onverwacht naar bakboord. Hierbij viel de boomkor aan stuurboordzijde om tegen de wand van de bak. Het bemanningslid kwam daardoor bekneld te zitten tussen de ladder van de bak en de boomkor. Dit gebeurde omstreeks 02.00 uur op vrijdag 20 november. De schipper op de brug verplaatste vervolgens het bakboordtuig door de bediening van de kraan waar het vistuig aan hing, waardoor de stuurboord-boomkor terugrolde en weer rechtop kwam te staan. Het bemanningslid kwam vrij, zakte in elkaar en is later die dag overleden aan interne verwondingen.

Initieel, zoals vermeld in vorige editie van de Rapportage Ongevallen Scheepvaart, is dit voorval aanleiding geweest om een uitgebreid onderzoek te starten. Na het verzamelen van de informatie, kwam de Onderzoeksraad tot de conclusie dat er geen sectorbrede leerpunten konden worden aangeduid. Er is vervolgens besloten het onderzoek te beperken tot een vooronderzoek en zodanig op te nemen in deze editie.

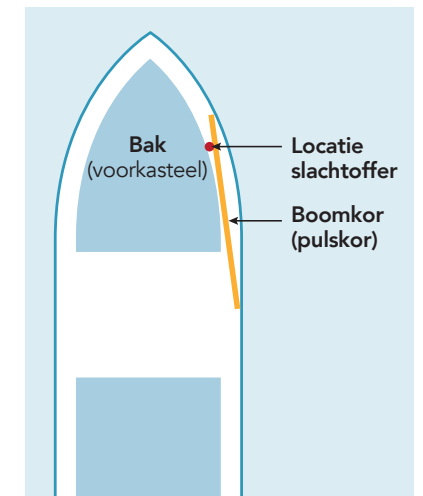
Bakboord ARM-7 met hanenpoten en daaraan de pulskor.



Links: Kopse kant van pulskor op het dek aan bakboord, rechts: kopse kant van pulskor op het dek aan stuurboord.



Locatie van het slachtoffer tijdens het voorval.





# Gestarte onderzoeken

## Dodelijk ongeval door beknelling tussen containers, Moerdijk (Nederland), 18 mei 2016

Omstreeks 21.00 uur op woensdagavond 18 mei vond aan boord van een onder Nederlandse vlag varend schip een dodelijk ongeval plaats. Tijdens de container laadwerkzaamheden ontdekte een matroos dat een bovenste tweede laag container niet goed geborgd was op de onderste container. De kraandrijver heeft hierop de container zodanig gelicht dat er twee koppelingen van de vier (*twist locks*) bleven bestaan. Hierdoor ontstond onder de schuinsgeplaatste bovenste container een ruimte. Vervolgens kroop de matroos onder de bovenste container. Uiteindelijk plaatste de kraandrijver de container terug. De matroos vond hierop de dood. Ten tijde van het ongeval lag het schip in de haven van Moerdijk.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid voert een onderzoek uit naar dit ongeval.

**Classificatie:** *Very Serious*

## Mastbreuk zeilschip, Harlingen (Nederland), 21 augustus 2016

Een Nederlands zeilschip voor op 21 augustus de haven van Harlingen binnen, toen een deel van de voormast plotseling afbrak en op het dek viel. Drie Duitse passagiers kwamen daarbij om het leven. Het zeilschip is onderdeel van de zogeheten 'bruine vloot'. Dit zijn historische schepen die verhuurd worden voor (dag)trips en reizen met betalende passagiers.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid voert een onderzoek uit naar dit ongeval.

**Classificatie:** *Very Serious*

## Dodelijk ongeval tijdens verven ballast-tank, Saoedi-Arabië, 17 oktober 2016

Op zaterdag 17 oktober gebeurde een dodelijk voorval aan boord van het Nederlandse schip nabij de haven van Gizan, Saoedi-Arabië. Een van de opvarenden was voor de tweede dag op rij bezig met verfwerkzaamheden in de ballasttank. Nadat een collega geen respons meer ontving vanuit de tank, is een 'recovery enclosed space' procedure uitgevoerd. Waarbij het slachtoffer, een Filipijnse bootsman, bewusteloos werd gevonden. Ongeveer twee uur later is hij van boord gehaald met een rescue boot, en in het ziekenhuis overleden. Vermoedelijk had hij een looplamp bij zich waarvan de draad was 'gerepareerd' met ducttape en was hij werkzaam in een vochtige omgeving. Elektrocutie lijkt een mogelijke oorzaak. Het is de Onderzoeksraad niet gelukt om in Saoedi-Arabië aan boord te gaan vanwege bureaucratische procedures aangaande het verkrijgen van een visum. Onderzoekers van de Onderzoeksraad hebben uiteindelijk in Turkije onderzoek gedaan aan boord van het schip.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid voert een onderzoek uit naar dit ongeval.

**Classificatie:** *Very Serious*

Het zeilschip in de haven van Harlingen. (Foto: KLPD)



De giek van de mast ligt overboord. (Foto: KLPD)



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

## Sleepboot verliest sleep in slecht weer, Schotland, 8 augustus 2016

Op 7 augustus had een onder Nederlandse vlag varende sleepboot een half afzinkbaar boorplatform op sleep toen het in slecht weer terecht kwam westelijk van het schotse eiland St. Lewis. Er was sprake van windstoten met een kracht van boven de 60 knopen uit westnoord-westelijke richting. Door het slechte weer brak de sleepverbinding en was niet meer te herstellen. Hierdoor strandde het boorplatform in de ochtend van 8 augustus, omstreeks 06:50 uur, op de Schotse kust nabij Carloway.

Het Britse *Maritime Accident Investigation Board (MAIB)* heeft een onderzoek gestart naar dit voorval. Nederland is staat met aanmerkelijk belang en assisteert het onderzoek waar nodig.

**Classificatie:** *Serious*

# Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Sprong van schip naar wal resulteert in enkelfractuur, Eems Dollard, Porto Nogaro (Italië), 28 april 2016

Op 28 april heeft aan boord van het Nederlands gevlagde vrachtschip Eems Dollard de eerste stuurman zijn enkel op meerdere plekken gebroken. Terwijl het schip lag aangemeerd, is hij tijdens het omhoogklimmen van de ladder van de luikenwagen uitgegleden op de eerste trede. Hierbij verloor hij zijn balans en om niet in het water te vallen, heeft hij gepoogd op de wal te springen. Dit lukte, maar bij deze val van 2,5 meter brak hij zijn hiel. Hij is naar het ziekenhuis gebracht en vermoedelijk vijf maanden buiten dienst.

**Classificatie:** *Serious Injury*



Luikenwagen Eems Dollard.

## Gebroken pols bij embarkeren reddingsboot, Zuiderdam, Oslo (Noorwegen), 18 mei 2016

Op het cruiseschip Zuiderdam heeft op 18 mei een bemanningslid zijn pols gebroken bij het embarkeren van de reddingsboot. Een kapotte *proximity switch* was de oorzaak van het ongeval. De *proximity switch* zou automatisch de lier moeten stoppen waar de reddingsboot mee wordt opgetakeld. Dit gebeurde niet, waarna de pols van het bemanningslid klem kwam te zitten, en uiteindelijk brak. Het ongeval vond plaats in de haven van Oslo. Het bemanningslid is naar het ziekenhuis gebracht. Aan boord van het schip is een nieuwe *switch* geïnstalleerd, en extra aandacht wordt geschonken aan de procedures van het embarkeren van de reddingsboot, waaronder het controleren van de *proximity switch* voor gebruik.

**Classificatie:** *Serious Injury*

## Oogletsel bij onderhoudswerkzaamheden, Amadeus Aquamarijn, Leer (Duitsland), 21 mei 2016

Onderweg op de rivier naar Leer was een bemanningslid aan boord van het Nederlandse schip Amadeus Aquamarijn bezig met onderhoudswerkzaamheden aan een buitendeur. Tijdens de werkzaamheden met naaldhamer en slijptol sprong een metaalsplinter in zijn oog. Hij droeg zijn eigen bril en daaroverheen een veiligheidsbril (met open zijkant). Het bemanningslid heeft blijvend oogletsel opgelopen als gevolg van dit ongeval.

**Classificatie:** *Serious injury*

# Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

## Schip vaart met stuurhuis tegen brug, loods raakt zwaar gewond, Amadeus Amethyst, Antwerpen (België), 31 mei 2016

Laat in de avond van dinsdag 31 mei kwam de Nederlandse kruiplijncoaster Amadeus Amethyst op het

*Links en rechts de schade aan het stuurhuis van de Amadeus Amethyst.*



Albertkanaal in Antwerpen (België) in botsing met de brug aan de IJzerlaan. Daarbij werd het stuurhuis van het schip volledig vernield. De kapitein en een rivierloods waren op dat moment in het stuurhuis. Door de aanvaring liep de kapitein lichte verwondingen op door rondvliegend glas. De rivierloods raakte door beknelling zwaargewond. Na controle in het ziekenhuis bleek de rivierloods een bekkenfractuur te hebben opgelopen.

Door de Onderzoeksraad werd een eerste onderzoek ter plaatse uitgevoerd. Bevindingen hieruit waren onder meer dat het in hoogte verstelbare stuurhuis van de Amadeus Amethyst niet in zijn laagste stand was neergedaald. Als het stuurhuis in zijn laagste stand had gestaan, dan had het schip met een meter marge onder de brug door kunnen varen. In de kruiplijnvaart wordt dit beschouwd als een veilige marge.

Door de kapitein werd verklaard dat het stuurhuis langzamer dan gebruikelijk naar de laagste stand zakte. Dit zou kunnen duiden op een technisch mankement aan de hefkolom van het stuurhuis.

Door de rederij is vervolgens samen met het certificeringbureau van het vaartuig een nader technisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat er een mankement is



geweest aan de slangbreuk-beveiliging. Als gevolg hiervan daalde het in hoogte verstelbare stuurhuis langzamer dan gebruikelijk. Als extra veiligheidsmaatregel heeft de rederij besloten bij dit schip en haar zusterschip als extra veiligheid een noodzaak te laten installeren. Dit is een voorziening die in de binnenvaart regelmatig wordt toegepast, waarmee het stuurhuis in noodgevallen met een druk op de knop onmiddellijk daalt. Gezien de snelheid waarmee dit in dergelijke gevallen gebeurd is het enkel toepasbaar in noodgevallen.

De genomen acties door de rederij zijn naar mening van de Onderzoeksraad voldoende, waardoor een nader onderzoek niet gestart zal worden.

**Classificatie:** Serious

## Schip verliest roer, Slingeborg, Noordzee, 4 juni 2016

Op zaterdag 4 juni verloor de Slingeborg, onderweg over de Noordzee naar Gotenborg, zijn roer. Het schip voer op dat moment ter hoogte van Den Helder (Nederland). De Kustwacht werd geïnformeerd, het schip is ten anker gegaan en daarna weggesleept richting Zeebrugge (België). Omdat de exacte locatie bekend was, werd het roer de volgende dag gevonden en teruggeplaatst op de Slingeborg.

**Classificatie:** Serious

## Hydrauliekolie in gezicht, NDurance, Noordzee, 28 juni 2016

Omstreeks 10:00 uur lokale tijd in de ochtend van dinsdag 28 juni, is een opvarende van de Cypriotische kabellegger NDurance tijdens werkzaamheden gewond geraakt. Het slachtoffer kreeg hydrauliekolie in zijn oog, nadat een hydrauliekleiding was gesprongen. Na overleg met de Radio Medische Dienst is besloten het slachtoffer met een helikopter van boord te laten halen. Het slachtoffer is naar een ziekenhuis in Rotterdam gebracht.

**Classificatie:** Serious injury

### Matroos verliest topje van zijn duim na beknelling tussen deur, Volendam, Westkust Canada, 4 juli 2016

Op cruiseschip Volendam verloor op 4 juli een matroos het topje van één van zijn duimen. De matroos hield met zijn voet de deur open terwijl hij aan het wachten was op een collega. Zijn hand rustte op de deurpost. Nadat iemand anders door de deur kwam, haalde hij zijn voet weg, waardoor de deur, voorzien van een deurdranger, dichtviel op zijn duim. De deur viel sneller dicht dan verwacht en normaal is. Na het ongeval is de snelheid van de deurdranger aangepast, en zijn ook andere deuren gecontroleerd.

**Classificatie:** *Serious Injury*

### Brand in machinekamer, Venezia D, Kaliningrad (Rusland), 5 juli 2016

In de late avond van dinsdag 5 juli, tijdens het laden van sojaboonolie in de haven van Kaliningrad, brak brand uit in de machinekamer van de Nederlandse chemicaliëntanker Venezia D, doordat de oliepomp vlamvatte. In eerste instantie kon het vuur niet worden geblust door de bemanning met een schuimblusser probeerde te blussen en vanwege de rook en hitte. De brandweer aan wal werd vervolgens ingeschakeld en kwam aan boord. Er vielen geen slachtoffers en er was geen sprake van milieuverontreiniging. Na reparatie en inspectie kon het schip op zondag 17 juli weer haar reis hervatten.

**Classificatie:** *Serious*

### Aanvaring met kade, Northsea Sense, Sluiskil (Nederland), 9 juli 2016

Op zaterdag 9 juli is het Maltees gevlagde Northsea Sense tegen de kade gevaren bij Sluiskil, waar het van plan was de lading te lossen. Hierbij is een lek ontstaan aan de brandstoftank, waardoor stookolie in het water terecht is gekomen. De bemanning heeft het lek tijdelijk kunnen dichten. Havenbedrijf Zeeland Seaports regelde de opruiming van de olie. Bij het aanmeren zijn de opdrachten van de loods aan boord gevolgd, maar het

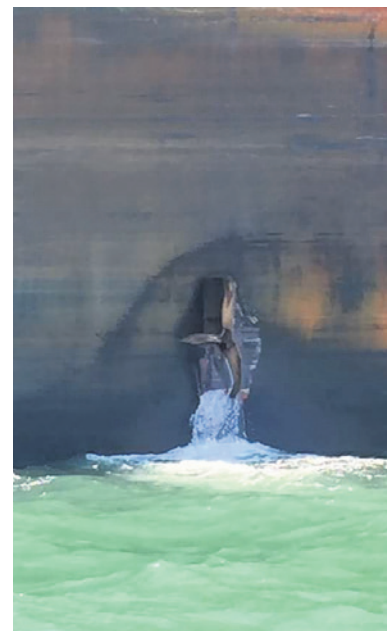
schip reageerde minder goed dan verwacht, waardoor de geplande manoeuvre niet goed uitkwam en zou resulteren in een aanvaring met de kade. De loods probeerde het schip vervolgens tegen de fenders van de kade te varen, maar deze manoeuvre lukte niet, waarna het achterschip alsnog de kade onder de brug bij Sluiskil raakte.

**Classificatie:** *Serious*

### Werktuigkundige loopt zware brandwonden op bij werkzaamheden aan een boiler, Samskip Skafftafell, Orkney Islands (Verenigd Koninkrijk), 22 juli 2016

Het Nederlandse vrachtschip Samskip Skafftafell voer op 22 juli nabij de Orkney Islands, onderweg van Rotterdam naar IJsland, toen een tweede werktuigkundige kokend water over zich heen kreeg. De werktuigkundige was op dat moment bezig met werkzaamheden aan de boiler.

Links en rechts: Schade aan de Hanze Gendt.



Het bemanningslid heeft hierbij zware brandwonden opgelopen en is met een helikopter van boord gehaald en naar een ziekenhuis overgebracht.

**Classificatie:** *Serious Injury*

### Aanvaring in haven, Hanze Gendt en Dicle Deniz, Algeciras, (Spanje), 25 juli 2016

Op maandag 25 juli omstreeks 16.24 uur heeft in de Algeciras Bay een aanvaring plaatsgevonden tussen het manoeuvrerende Turkse chemicaliëntanker Dicle Deniz en het afgemeerde Nederlandse schip Hanze Gendt. De Hanze Gendt liep schade op aan de ballast watertank. Vermoedelijk waren er motorproblemen op de Dicle Deniz. Rederij Hanzevast Shipping heeft een technisch specialist gestuurd, initieel zal de Hanze Gendt ongeveer een week langs de kant liggen voor reparatie.

**Classificatie:** *Serious*

Schade aan de Dicle Deniz.



## Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

### Vorkheftruck rijdt over voet van bemanningslid, Zuiderdam, Kopenhagen (Denemarken), 9 augustus 2016

Tijdens laadwerkzaamheden van het Nederlandse cruiseschip Zuiderdam, reed een vorkheftruck achteruit over de voet van een bemanningslid. Het bemanningslid liep achter de vorkheftruck toen deze plotseling achteruitreed. Hij liep hierbij een aantal botbreuken in zijn voet op en is naar het ziekenhuis gebracht.

**Classificatie:** *Serious Injury*

Gebroken brandstofleiding.



### Personeelsongeval, Multratug 4, Zeebrugge (België), 16 augustus 2016

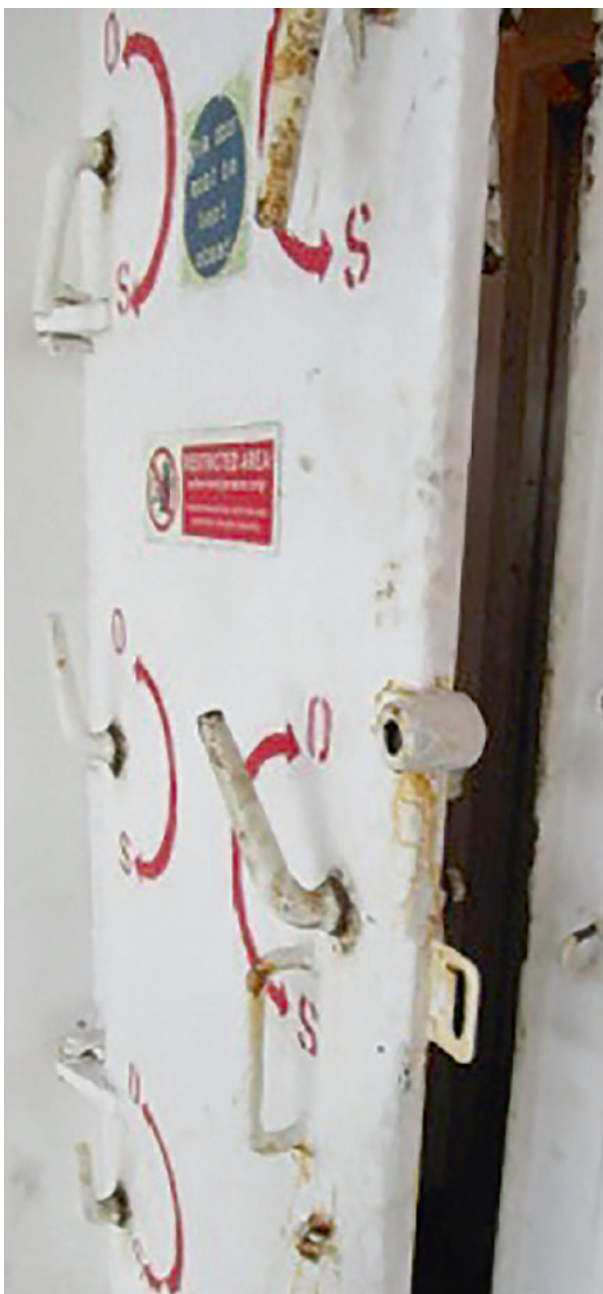
In de vroege ochtend van dinsdag 16 augustus vond een ongeval plaats aan boord van de Multratug 4. Dit schip lag voor werkzaamheden op de wraklocatie "Flinterstar" voor de kust van Zeebrugge, België ten behoeve van de wrakopruimingsoperatie van het scheepswrak "Flinterstar". Omstreeks 06.15 uur werd een matroos tijdens het uitsluiten van een 34 mm draad op het achterdek in zijn gezicht geraakt door een tiggerdraad. De matroos is met een helikopter naar het ziekenhuis vervoerd.

**Classificatie:** *Serious Injury*

### Brand in de machinekamer, Alizee (IMO: 9574303), Kattegat (Denemarken), 25 augustus 2016

Op 25 augustus voer het Nederlandse schip Alizee ongeveer 4 mijl zuid van de Drogden vuurtoren (Denemarken) toen brand in de machinekamer werd ontdekt. De bemanning startte zo snel mogelijk met blussen, zij koelden de omgeving van de machinekamer (luik en omliggende dekken), sloten de noodkleppen en activeerden eerst het watermiststelsel en daarna de CO2 blusinstallatie. Ondertussen bracht de bemanning het schip ten anker. Na ongeveer een half uur was een temperatuurdaling waarneembaar, gemeten op het luik naar de machinekamer. Nog anderhalf uur later ventileerde de bemanning de machinekamer en gingen naar binnen om te controleren of er nog brandhaarden waren. De brand bleek geblust. Zij ontdekten dat de oorzaak van de brand een gebroken aansluiting van een brandstofleiding (ter hoogte van drukmeter) moet zijn geweest. Het schip is daarna naar Landskrona (Zweden) gebracht voor nadere inspectie.

**Classificatie:** *Serious*



Deur naar  
accommodatie.  
(Foto: Bemanning  
Chemical  
Distributor)

### Matroos verliest drie vingers tijdens kraanoperaties, Phoenix J., haven Rotterdam (Nederland), 15 september 2016

Het onder de vlag van Antigua en Barbuda varende containerschip Phoenix J. lag op 15 september in de haven van Rotterdam. Tijdens het lossen in de ochtend verzamelden enkele bemanningsleden de sjormaterialen in een stalen bak aan de walzijde. Vervolgens vroeg de scheepsbemanning via de walkraan om deze bak terug aan boord te zetten. De walkraanmachinist vond dit geen probleem onder voorwaarde dat een bemanningslid kraan-aanwijzingen kon verzorgen. De bak werd vervolgens ingepikt door de kraan en aan boord gedraaid. Tijdens het plaatsen aan boord probeerde een matroos de bak wat bij te sturen met zijn hand. Vervolgens zette de kraanmachinist de stalen bak neer. Hierbij kwam de matroos met drie vingers knel te zitten tussen een container en de stalen bak. De matroos is met spoed naar het ziekenhuis afgevoerd. De vingers waren echter niet meer te redden.

**Classificatie:** Serious

### Vinger bekneld tussen waterdichte deur, Chemical Distributor, Rotterdam (Nederland), 26 september 2016

Op 26 september is aan boord van de Maltees gevlagde chemicaliëntanker Chemical Distributor een bemanningslid met zijn vingers bekneld geraakt tussen een waterdichte deur. Het bemanningslid had zijn hand tussen de deur en de deuropening en was voornemens de deur verder te openen. Echter, door veranderende accommodatieluchtdruk, werd de deur dicht gezogen met zijn vingers er nog tussen. Het schip was zich aan het voorbereiden om af te meren in de haven van Rotterdam. Het bemanningslid is afgevoerd naar een nabijgelegen ziekenhuis voor medische hulp.

**Classificatie:** Serious Injury

### Matroos verloor vingertop tijdens schoonmaakwerkzaamheden in machinekamer, Norrfury, Noordzee, 5 oktober 2016

Aan boord van het Nederlandse vrachtschip Norrfury werd op 5 oktober een matroos geëvacueerd door de Engelse kustwacht, nadat hij ernstig was verwond aan zijn middelvinger. Het bemanningslid was bezig met schoonmaakwerkzaamheden in de machinekamer toen zijn poetslap werd gegrepen door de draaiende koppeling van de hydrofoorpomp. De matroos kon zijn hand niet op tijd terugtrekken en verloor de vingertop van zijn rechter middelvinger. Na behandeling in het ziekenhuis is het bemanningslid gerepatriëerd.

**Classificatie:** Serious Injury

### Gebroken hand, Eems Chrystal, omgeving Göteborg (Zweden), 28 oktober 2016

Op 28 oktober heeft aan boord van het Nederlands gevlagde vrachtschip Eems Chrystal een werktuigkundige zijn hand gebroken bij het verplaatsen van een pomp. Het bemanningslid werd van boord gehaald voor een medische behandeling.

**Classificatie:** Serious Injury

# Vier vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1

## Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

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

Recent publiceerde de Onderzoeksraad rapporten over de crash van Malaysia Airlines vlucht MH17, over een onderzoek naar een duikongeval en een botsing tussen een reizigerstrein en een hoogwerker te Dalfsen.

2

## Wat is de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad is een zogeheten 'zelfstandig bestuursorgaan' en is bij wet bevoegd voorvallen te onderzoeken op alle denkbare terreinen. In de praktijk is de Onderzoeksraad nu actief binnen de volgende sectoren: luchtvaart, zeescheepvaart, binnenvaart, railverkeer,

wegverkeer, defensie, gezondheid van mens en dier, industrie, buisleidingen en netwerken, bouw en dienstverlening, water en crisisbeheersing en hulpverlening.

3

## Wie werken er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

De Onderzoeksraad bestaat uit drie permanente raadsleden. De voorzitter is mr. Tjibbe Joustra. De raadsleden zijn het gezicht van de Onderzoeksraad naar de samenleving. Zij hebben brede kennis van veiligheidsvraagstukken. Daarnaast beschikken zij over ruime bestuurlijke en maatschappelijke ervaring in verschillende functies. Het bureau van de Onderzoeksraad telt circa zeventig medewerkers, waarvan tweederde onderzoekers.

4

## Hoe kom ik in contact met de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Kijk voor meer informatie op de website:  
[www.onderzoeksraad.nl](http://www.onderzoeksraad.nl)  
[info@onderzoeksraad.nl](mailto:info@onderzoeksraad.nl)  
Telefoon: 070 - 333 70 00

### Postadres

Onderzoeksraad voor Veiligheid  
Postbus 95404  
2509 CK Den Haag

### Bezoekadres

Anna van Saksenlaan 50  
2593 HT Den Haag



ONDERZOEKSRaad  
VOOR VEILIGHEID

## Colofon

Dit is een uitgave van de  
Onderzoeksraad voor Veiligheid

december 2016

## Foto's

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

Bronvermelding foto voorkant:  
foto 2: KLPD