



ONDERZOEKSRaad
VOOR VEILIGHEID

Onderzoeken

De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft binnen de sector scheepvaart een wettelijke verplichting 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. Deze onderzoeken worden uitgevoerd 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 nieuwe lessen te leren zijn 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. Wanneer daarbij structurele veiligheidstekorten aan het licht komen, kan de Onderzoeksraad aanbevelingen formuleren om deze te verhelpen. Onderzoek naar schuld of aansprakelijkheid maakt nadrukkelijk geen onderdeel uit van het onderzoek door de Onderzoeksraad.

Rapportage Ongevallen Scheepvaart

mei - oktober 2015



Ongevallen in de scheepvaart vinden vaak plaats buiten het zicht van de samenleving. Aanvaringen of het stranden van schepen komen nog wel in het nieuws, maar andere ongevallen niet. Toch leiden juist onveilige situaties aan boord regelmatig tot slachtoffers. Deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart geeft meer zicht op dit soort ongevallen en wat daar de oorzaken van zijn geweest. Dit onderstreept het belang van een degelijk veiligheidsmanagementsysteem, dat wordt nageleefd.

Afgelopen periode zijn twee nieuwe onderzoeken gestart. Het eerste onderzoek betreft een dodelijk ongeval met een luikenwagen aan boord van een Nederlands schip te Panama en het tweede is een onderzoek naar een aanvaring in de Scheldemond waarbij een Nederlands schip gezonken is.

In deze rapportage is extra aandacht besteed aan de visserijsector. De zeevisserij, met een vloot van 338 schepen, is een belangrijke sector binnen de Nederlandse scheepvaart. Op 29 september 2015 heeft een rondetafelgesprek over de toestand van de veiligheid in de visserijsector plaatsgevonden waarvan een verslag is opgenomen in deze rapportage.

Tjibbe Joustra,
voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid



pagina 5



pagina 6



pagina 10

Lessen en prioriteiten

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. Deze rapportage bevat de voorvallen die plaatsvonden tussen 1 mei en 1 november 2015 en geeft een overzicht van de rapporten die in die periode zijn gepubliceerd. Deze rapporten hebben betrekking op onderzoeken die zijn uitgevoerd door de Onderzoeksraad en op voorvallen met Nederlandse betrokkenheid die onder leiding van een buitenlandse onderzoeksinstantie zijn uitgevoerd.

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

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

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

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

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

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

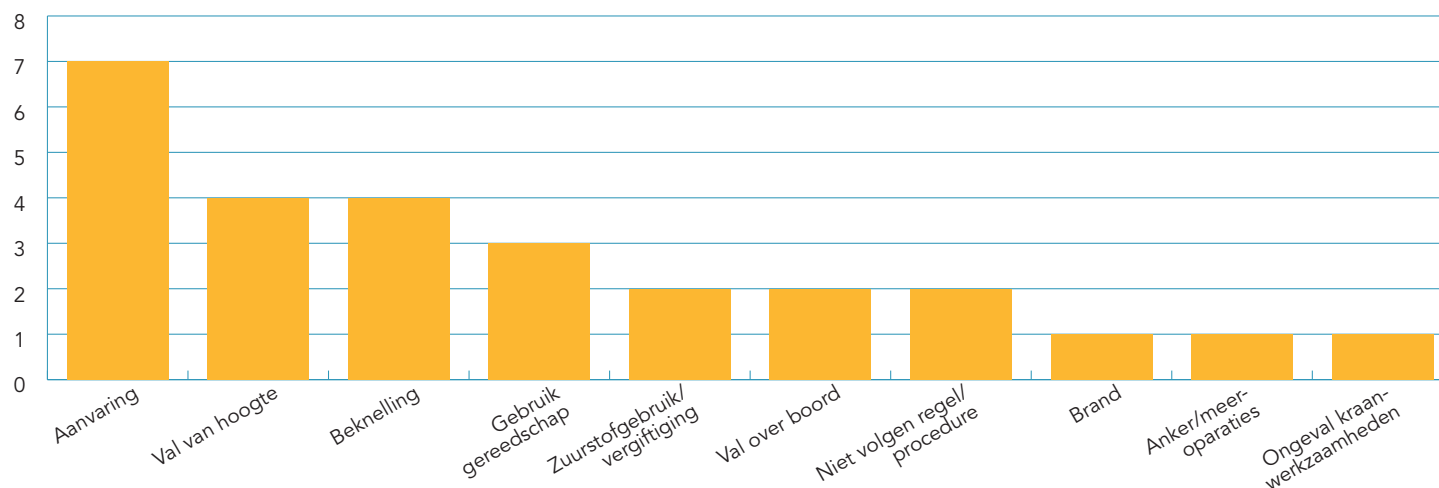
In deze rapportage staan de voorvallen opgenomen uit de categorieën: *very serious*, *serious* en *serious injury*. Daarnaast zijn de voorvallen opgenomen die betrekking hebben op de prioriteiten van de Onderzoeksraad en op de visserij.

Lessen naar aanleiding van voorvallen

Op basis van de voorvallen in deze uitgave trekt de Onderzoeksraad lessen en stelt op basis daarvan prioriteiten in nieuwe onderzoeken. Opvallend is dat bij veel voorvallen de aanwezige regels niet (precies) gevolgd worden, bijvoorbeeld vanwege een praktische invulling van taken. Daarom krijgen de volgende lessen extra de aandacht in de komende periode:

1. Regels zijn gebaseerd op jarenlange ervaringen en continue verbeteringen (regelgeving als gestolde kennis). Er kan dus niet zonder meer worden afgeweken van deze regelgeving omdat een andere invulling op het eerste gezicht praktischer lijkt.
2. Alvorens wijzigingen in werkwijzen door te voeren, is het belangrijk na te gaan of risico's in de nieuwe werkwijze adequaat worden beheerst. Het invoeren van een nieuwe werkwijze, bijvoorbeeld omdat die in de praktijk beter uitvoerbaar is dan de voorgeschreven werkwijze, kan immers als ongewenst neveneffect hebben dat risico's minder goed worden beheerst of nieuwe risico's ontstaan.

Ongevallen in deze Rapportage Ongevallen Scheepvaart



Ongevallen met de classificatie *Very Serious*, *Serious* en *Serious injury* tussen mei en november 2015, ingedeeld naar type. Sommige ongevallen komen in meerdere categorieën voor.

Terugblik lessen vorige publicatie

De eerste editie van de Rapportage Ongevallen Scheepvaart vroeg aandacht voor veiligheidscultuur aan boord van schepen. De Onderzoeksraad deed een achtergrondstudie naar veiligheidscultuur waaruit bleek dat veel ongevallen voorkomen doordat er niet voldoende aandacht is voor de eigen veiligheid en het inschatten van risico's. Ook in de afgelopen periode heeft de Onderzoeksraad verschillende voorvallen gezien die binnen dit kader passen. Het volgende incident is daar een voorbeeld van:

In Ijmuiden lag een schip aangemeerd aan een kade bestaande uit een hoger gedeelte (bij de boeg en achterschip) en een lager gedeelte (in het midden van het schip waar de valreep lag). Een bemanningslid sprong vanaf de bak van het schip op de kade in plaats van de valreep te gebruiken, de kade was glad waardoor de man uitgleed en tussen wal en schip te water kwam. De man raakte gewond.

In de vorige editie zijn drie prioriteiten gesteld, omdat dergelijke voorvallen (te) vaak voorkwamen:

- **Ongevallen tijdens laad- en loswerkzaamheden met gebruik van een kraan;**
- **Overboord vallen;**
- **Aanvaringen.**

Ook in de afgelopen periode zijn meerdere van deze voorvallen gemeld. Het volgende incident is een voorbeeld van overboord vallen:

Een zeilschip voer op de Westerschelde ter hoogte van Vlissingen toen de bemanning een persoon in een overall zag zwemmen. Eenmaal aan boord genomen en op weg naar de haven raakte de man buiten bewustzijn. Aan de wal vingen de gewaarschuwde hulpdiensten de man op. Toen hij weer aanspreekbaar was, vertelde hij dat hij aan boord van zijn schip roest aan het bikken was en overboord was gevallen. Het schip voer inmiddels bijna de Westerschelde uit; uit telefonisch contact bleek dat zij hun bemanningslid nog niet hadden gemist. Het schip keerde om, nam het bemanningslid te Vlissingen weer aan boord en vervolgde de reis.

Dat overboord vallen ook slechter af kan lopen, blijkt uit een voorval uit de visserij dat in onderzoek is genomen door de Engelse Marine Accident Investigation Branche

(MAIB). Een Nederlandse schipper van een onder Engelse vlag varende vissersschip viel tijdens werkzaamheden over boord in de buurt van de Bruine Bank (Noordzee) en overleed.

Ook zijn in de afgelopen periode opnieuw incidenten bij het gebruik van kranen geconstateerd. De Onderzoeksraad is een onderzoek gestart naar een dodelijk ongeval bij het gebruik van een luikenwagen.

Tot slot kwamen aanvaringen voor in de afgelopen periode. De Onderzoeksraad startte, in samenwerking met de Belgische autoriteiten, een onderzoek naar aanleiding van een aanvaring op de Westerschelde waarbij een Nederlands schip betrokken was.

Thema Visserij

Rondetafelgesprek Visserij

Op 18 maart 2015 publiceerde de Onderzoeksraad het rapport over het ongeval tussen het vissersschip Texel-68 en het bewakingsschip Maria. Naar aanleiding van dit ongeval organiseerde de Onderzoeksraad een rondetafelgesprek met vertegenwoordigers van de visserijsector in Nederland om te spreken over de veiligheid aan boord.

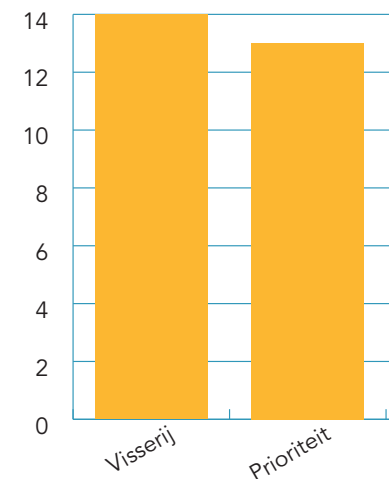
De visserijsector kan men grofweg opsplitsen in twee verschillende branches, te weten de 'trawlerbranche' en de 'kotterbranche'. De trawlerbranche is grootschalig, bestaat uit grotere bedrijven met het beheer over grotere schepen met meer bemanningsleden en een andere aard van werkzaamheden in vergelijking met de kotterbranche.

In de trawlerbranche zijn het afgelopen decennium stappen gezet in de omgang met veiligheid. Alle bedrijven hebben een veiligheidsmanagementsysteem en hebben functionarissen in dienst die de veiligheid moeten bewaken. De branche constateert nog veiligheidsproblemen op het gebied van de internationale bemanning. Een schipper van een grote trawler is vooral manager geworden met een grotere afstand tot het buitenlandse personeel dat het zware werk uitvoert.

De kotterbranche bestaat primair uit kleinere bedrijven. Kleinere kotterbedrijven hebben minder ruimte om veiligheidsmanagementsystemen en veiligheidsfunctionarissen in te zetten en hebben niet de financiële mogelijkheden.

Tijdens het gesprek kwamen onderstaande veiligheidsproblemen ter sprake:

- Vooral in de kotterbranche worden lang niet alle incidenten gemeld. Bij het melden van incidenten leeft de angst voor sancties van de overheid.
- In de branche maakt men zich zorgen over het niveau van de opleidingen van het personeel. Recent veranderde het onderwijsbeleid ten aanzien van het mbo. Onder andere navigatie en visserijkunde worden facultatieve onderdelen van het curriculum van de vaaropleiding. Dit betekent dat de nieuwe generatie scheepspersoneel minder zeevaartgericht opgeleid van school aan boord stapt.
- Het handelen van de overheid is soms van invloed op de veiligheid. Naast de keuzes op gebied van onderwijs en de eventuele sancties bij incidentmeldingen, kwam tijdens het gesprek de nieuwe 'aanlandplicht' ter sprake. Vanwege duurzaamheid zijn vissers binnenkort verplicht de bijvangst aan te lande, dat wil zeggen dat zij ondermaatse vis niet langer terug mogen gooien in zee. Hierdoor bestaat de kans dat (kleine) kotters ruimtegebrek krijgen en (kleine) bemanningen langer moeten doorwerken, met alle risico's van dien.



Het aantal ongevallen tussen mei en november 2015, die onder de gestelde prioriteiten of visserij vallen.

Gepubliceerde rapporten

Vergaan vissersvaartuig, Z85 Morgenster, Dungeness (Engeland), 28 januari 2015

Op 28 januari 2015 verging het vissersvaartuig Z85 Morgenster, waarbij drie bemanningsleden om het leven kwamen en één bemanningslid vermist is. Twee bemanningsleden hadden de Nederlandse nationaliteit. In opdracht van de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer heeft een aangewezen onderzoeker een onafhankelijk veiligheidsonderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat de onrustige zee, de openstaande waterdichte deuren en de getopte stuurboordgiek hebben bijgedragen aan het kapseizen van het vissersvaartuig. De berekende stabiliteit, in de situatie waarin het vissersvaartuig werd teruggevonden op de zeebodem en welke waarschijnlijk de situatie was net voor het kapseizen en zinken, toonden aan dat overkomende zeeën het vaartuig zeer gemakkelijk had kunnen doen kapseizen. De bemanningsleden droegen geen reddings gordels en de *Emergency Position Indicating Radio Beacon* (EPIRB) functioneerde niet, wat

de overlevingskansen van de bemanningsleden drastisch verminderd heeft. Aan de hand van dit onderzoek zijn twee aanbevelingen gedaan.

1. 'Een kennisgeving uit te vaardigen, die op permanente wijze dient te worden uitgesteld op de brug van vissersvaartuigen, en die de bemanning duidelijk adviseert over de te volgen procedures bij het manipuleren van het vistuig met de daarbij mogelijk gevaarlijke situaties met betrekking tot de stabiliteit.'
2. 'Een controle en repertoire systeem uit te vaardigen met betrekking tot de verschillende vistuigen die elk vaartuig ter beschikking heeft, wat moet toelaten na te gaan welk vistuig er zich aan boord bevindt en of de invloed van het vistuig op de stabiliteit van het vaartuig voldoende in kaart is gebracht.'

Classificatie: *Very Serious*

Een verwijzing naar het rapport vindt u op: http://mobiliteit.belgium.be/sites/default/files/downloads/p150918an_morgenster.docx

Koolmonoxide in de boegschroefruimte, Lady Irina (IMO: 9137038), Fredericia (Denemarken), 13 juli 2014

In de avond van 13 juli 2014 bereidde de bemanning de aankomst van de Lady Irina voor in de haven van Kolding (Denemarken). De hoofdwerktuigkundige (HWTk) was bezig met de laatste werkzaamheden voor afmeren en moest daarvoor onder andere de kettingbak lenzen. Daarvoor moest hij in de boegschroefruimte zijn. Omdat de HWTk een tijd gemist werd, ging de eerste stuurman hem zoeken en trof hem liggend aan in de boegschroefruimte. De bemanningsleden zetten een reddingsoperatie op om hem uit de boegschroefruimte te krijgen, maar dit lukte niet. Een schouwarts stelde vast dat de HWTk was overleden door koolmonoxide. Tijdens de reddingsoperatie raakten ook twee bemanningsleden onwel door koolmonoxidevergiftiging.

De lading 'wood pellets' aan boord van de Lady Irina produceerde koolmonoxide die via meerdere routes vanuit het laadruim naar het voorschip kan zijn gelekt. Doordat de boegschroefruimte en de bak langer dan 24 uur niet geventileerd werden, vond er ophoping van koolmonoxide plaats. Het was gebruikelijk de bak en boegschroefruimte aan het begin van de werkdag een kwartier tot twintig minuten natuurlijk te ventileren door

Lady Irina. (Bron: Wijnne Barends B.V.)

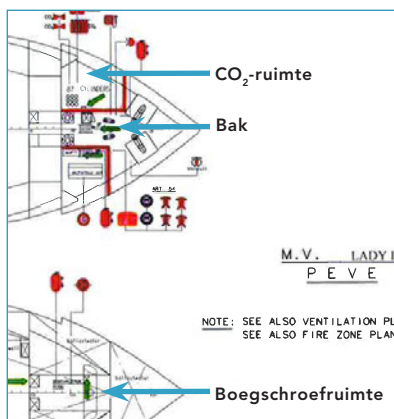


de deur open te zetten. De deuren bleven gedurende de werkzaamheden open staan.

Het risico van gevaarlijke atmosfeer in de bak en boegschroefruimte werd laag ingeschat en de praktijk werd daarop afgestemd; de ruimtes werden niet behandeld als besloten ruimte. De dagelijkse praktijk aan boord bij het betreden van de bak en boegschroefruimte was afgestemd op de aard en het dagelijks gebruik van de ruimtes en niet op een onderbouwde inschatting van de risico's. Ook uit de acties tijdens de reddingsoperatie blijkt, dat geen verband werd gelegd tussen de (potentieel) gevaarlijke atmosfeer in boegschroefruimte en bak en de calamiteit. Het had bij dit ongeval weinig gescheeld of er waren meer slachtoffers gevallen door koolmonoxidevergiftiging.

De Raad formuleerde daarom de volgende lessen:

1. Betreed een ruimte die langere tijd afgesloten is geweest met extra voorzichtigheid. De besloten ruimte procedure, die eigenlijk bedoeld is voor het betreden van een dergelijke ruimte, gebruikte men niet. Het natuurlijk ventileren van de bak en boegschroefruimte is een pragmatische oplossing. Evalueer in hoeverre een dergelijke oplossing voldoende risicobeheersing biedt.
2. Bereid een reddingsoperatie goed voor, voordat de hulpverlening start. Als men tijdens calamiteitenbestrijding zelf niet veilig werkt, kan men een ander ook niet in veiligheid brengen. Op zee is een scheeps-



Plan Lady Irina.



Toegang boegschroefruimte voor het ongeval.

bemanning op zichzelf aangewezen om calamiteiten het hoofd te bieden.

Classificatie: Very Serious

Het volledige rapport vindt u op <http://onderzoeksraad.nl/nl/onderzoek/2050/koolmonoxide-in-boegschroefruimte-13-juli-2014>

Aanvaring tussen vissersschip en tanker, Orakai (IMO: 9402689), Margriet (IMO: 9284166), Noordzee, 21 december 2014

Op 21 december 2014 om 05.33 uur kwam de in Gibraltar geregistreerde chemicaliëntanker Orakai in aanvaring met het, in het Verenigd Koninkrijk geregistreerde, vissersschip Margriet, 45 nautische mijl (nm) ten westen van IJmuiden in de Noordzee. De met volledig Nederlandse bemanning varende Margriet was ernstig beschadigd en werd begeleid naar IJmuiden. Ongeveer 8 ton dieselolie ontsnapte onderweg uit een beschadigde brandstoftank. De Orakai had wat lichte beschadigingen en kon zonder assistentie naar de

volgende haven doorvaren. Er waren geen gewonden. Na afstemming tussen de Engelse Maritime Accident Investigation Branch (MAIB) en de Onderzoeksraad werd besloten dat de MAIB het onderzoek zou uitvoeren.

Het onderzoek van de MAIB identificeerde onder andere dat de wachtsofficier van de Margriet geen effectieve uitkijk hield. Hij had de tanker, die slechts 1 nautische mijl weg was, niet gezien toen hij koers veranderde in de richting van de tanker. Uit de doorgevoerde koersverandering vlak voor de aanvaring blijkt dat de stuurman wakker was. De zes dagen daarvoor had de Margriet echter erg slecht weer ondervonden en waren de rustperiodes van de bemanning beperkt. Per achtereenvolgende vistrek van twee uur en een kwartier, kreeg de bemanning een uur en een kwartier rust. In dergelijke omstandigheden is het zeer aannemelijk dat alle bemanningsleden van de trawler vermoeid waren.

Classificatie: Very Serious

Het volledige rapport van de MAIB (ENG) vindt u op <https://www.gov.uk/maib-reports/collision-between-chemical-tanker-orakai-and-beam-trawler-margriet>



Margriet. (Bron: MAIB)

Gestarte onderzoeken

Ongeluk met luikenwagen, General Cargo, Ankerplaats bij Cristobal (Panama), 9 juni 2015

Op 9 juni 2015 vond een ongeval plaats aan boord van een Nederlands schip dat ten anker lag nabij Panama. Het schip was de dag ervoor vertrokken uit Colon (Panama) waar het lading gelost had en wachtte op passage door het Panama kanaal. Terwijl het schip ten anker lag, maakte de bemanning het schip gereed voor het aan boord nemen van een nieuwe lading. Daarvoor verplaatste de bemanning pontons tussen de ruimen met behulp van de luikenwagen. Tijdens het verplaatsen van een van deze pontons kwam een bemanningslid onder de luikenwagen terecht en overleed.

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

Classificatie: Very Serious



Gangboord van schip dat ten anker lag nabij Panama.

Zinken vrachtschip na aanvaring met LNG tanker, Scheldemond (België), 6 oktober 2015

Op 6 oktober 2015 is voor de kust van Zeebrugge een onder Nederlandse vlag varende vrachtschip in aanvaring gekomen met de onder Marshall Islands gevlagde LNG tanker. Hierbij is het vrachtschip gezonken. Alle twaalf bemanningsleden zijn gered, maar het schip moet als verloren worden beschouwd. Daarnaast is door het vergaan van het vrachtschip olieverontreiniging ontstaan aan de Belgische en Nederlandse kust. De LNG tanker had een beschadigde bulkstevan en als gevolg daarvan enige lekkage. Na het lossen van de lading in Zeebrugge is het schip overgebracht naar Belfast ter reparatie. Beide schepen hadden loodsen aan boord ten tijde van het ongeval.

Naar aanleiding van het ongeval zal een gezamenlijk, onafhankelijk veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd door België, Marshall Islands en Nederland.

Classificatie: Very Serious



Gezonken vrachtschip.

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



Betrokken vissersschip op de Doggersbank (Noordzee).

Man overboord tijdens werkzaamheden, vissersschip, Doggersbank (Noordzee), 9 juli 2015

Op donderdagochtend 9 juli 2015 is een Nederlandse schipper van een vissersschip onder Engelse vlag bij werkzaamheden op het dek overboord gevallen. Zijn lichaam is door de bemanning aan boord gehaald. Het schip is richting Nederland gevaren en de bemanning heeft reanimatie toegepast. Tijdens telefonisch consult met een arts, is uiteindelijk besloten de reanimatie te stoppen en is de schipper overleden.

De Britse autoriteiten (MAIB) voeren een onderzoek uit naar dit ongeval.

Classificatie: Very Serious

Aanvaring vissersschip door vrachtschip, Roomassaare (Estland), 26 juli 2015

Door problemen met de koppeling op het Nederlandse vrachtschip ontstond tijdens het aanmeren een aanvaring met een vissersschip. Het vissersschip raakt door de aanvaring zwaar beschadigd.

De Estse onderzoeksautoriteit (ESIB) onderzoekt dit voorval.

Classificatie: Serious

Zeven bemanningsleden onwel tijdens schoonmaakwerkzaamheden in de ladingtanks, Botlek, Rotterdam, 21 juli 2015

Op 21 juli 2015 vond een ernstig ongeval plaats aan boord van een, onder Maltese vlag varende, chemicaliëntanker in de Botlek, Rotterdam. Zeven bemanningsleden zijn onwel geworden tijdens het schoonmaken van de ladingtanks. Twee bemanningsleden verkeerden in kritieke toestand en zijn met spoed per ambulance vervoerd naar het ziekenhuis. De tanker had voorafgaand

aan het schoonmaken de giftige stof Aniline gelost en lag ten tijde van het ongeval gemeerd op de wachtboeien in het midden van de 3^e petroleumhaven.

De Onderzoeksraad werkt mee aan het onderzoek dat onder leiding van Transport Malta, Marine Safety Investigation Division wordt uitgevoerd.

Classificatie: Serious

Brand aan boord, containerschip, ankerplaats Noordzee voor Rotterdam, 10 september 2015

Op 7 september 2015 is aan boord van een Maltees containerschip brand uitgebroken in de buurt van de Spaanse kust. De brand was onder controle en er werd besloten door te varen naar Rotterdam. Op 10 september in de buurt van Rotterdam werd de sprinklerinstallatie opnieuw geactiveerd en was rookontwikkeling waarneembaar. Het schip is vervolgens voor anker gegaan bij de Maasmonding. De vermoedelijke oorzaak van deze activering was dat het om nog smeulende delen ging als gevolg van de brand eerder tijdens de reis.

De Maltese onderzoeksautoriteit is een onderzoek gestart.

Classificatie: Serious



Maltese chemicaliëntanker.

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Arbeidsongeval, Fenja (IMO: 9287716), Haven Gijon (Spanje), 5 mei 2015

Op 5 mei 2015 heeft aan boord van het Nederlandse containerschip Fenja een arbeidsongeval plaatsgevonden in de haven van Gijon (Spanje). Bij het laden en lossen is een stuwadoor in het ruim gevallen. Hij kwam op de tarpaulin van een open top container terecht, zakte hier doorheen en kwam op de containerbodem terecht. Vervolgens is hij afgevoerd naar het ziekenhuis waar meerdere botbreuken zijn geconstateerd. De oorzaak was een losliggend rooster in het ruim. Dit rooster vertoonde recente beschadigingen, vermoedelijk veroorzaakt door een spreader of container tijdens laad- en loswerkzaamheden te Gijon. Het rooster is hierdoor los komen te liggen. De stuwadoor is tijdens zijn werkzaamheden op het rooster gaan staan waardoor het gekanteld is en de val tot gevolg had.

Classificatie: *Serious injury*

Vissersschip gestrand na motorproblemen, TX21 Pieter van Aris (IMO: 8431657), Bergen aan Zee (Nederland), 18 mei 2015

Op 18 mei 2015 is het vissersschip TX21 Pieter van Aris aan de grond geraakt vlakbij het strand van Bergen aan Zee. Het schip kampte met motorproblemen en had last van een sterke wind nabij de kust. Een collega-visser heeft de Pieter van Aris weer drijvende gekregen en naar de haven van Oudeschild gesleept.

Classificatie: *Less Serious (visserij)*

Bemanningslid loopt gebroken pols op tijdens val van trap, Schieborg (IMO: 9188233), 18 mei 2015

Op 18 mei 2015 was op het Nederlands gevlagde roll-on-roll-offschip Schieborg een fitter bezig met laswerkzaamheden in een machinekamerdoorgang om gescheurde buisbeugels te repareren. Om goed bij het laspunt te komen, ging de fitter op de tweede trede van een nabije, vaste ladder staan. Tijdens het laswerk gleed de fitter uit en viel van de ladder. Hij belandde op zijn pols en liep hierbij scheurtjes in het polsbot op. Tijdens de werkzaamheden rolde het schip op de zeegang.

Classificatie: *Serious injury*



Dubbel arbeidsongeval, Nieuw Amsterdam (IMO: 9378450), Middellandse Zee, 22 mei 2015

Op 22 mei 2015 vond aan boord van het Nederlandse passagiersschip Nieuw Amsterdam, twee keer een vergelijkbaar arbeidsongeval plaats tijdens het varen op de Middellandse Zee. Om 00.15 uur passeerde een bemanningslid een emergency door waarbij zijn rechterhand tussen de sponning en de deur kwam. Daarbij raakte de middelvinger van zijn rechterhand bekneld en ontstond er een open wond en een fractuur.

Om 19.45 uur op dezelfde dag raakte een ander bemanningslid gewond aan zijn hand bij het passeren van de deur van kombuis. Het bemanningslid trok niet op tijd zijn hand weg toen de deur dicht viel. Het bemanningslid raakte hierbij een vingerkootje van zijn middelvinger kwijt.

Classificatie: *Serious injury*

Links: Uitvergroting van schade aan Eddy1. Rechts: Eddy1 in de haven. (Bron: Holland Shipyards)



Aanvaring tijdens overbrengen sleep-tros, Eddy1 (IMO: 9714575) en Seahorse (IMO: 8213744), Bremerhaven (Duitsland), 24 mei 2015

Op 24 mei 2015 kwam de Nederlands gevlagde sleepboot Eddy1 in aanvaring met de binnenkomende Nederlands gevlagde stenenstorter Seahorse toen de Eddy1 een sleepverbinding wilde maken met de boeg van de Seahorse. Voorafgaand had de Eddy1 twee loodsden afgezet op de Seahorse aan bakboordzijde midscheeps, waarna de sleepboot naar voren voer om een sleepverbinding met bakboordboeg te maken.

Tijdens het naar voren varen, begon de sleepboot naar de Seahorse toe te trekken waardoor de kapitein gedwongen werd om te compenseren met tegenroer. Omdat de kapitein van de sleepboot door trekkende kracht de sleepboot onvoldoende stabiel had, werd besloten bakboordsboeg van Seahorse opnieuw te benaderen.

Terwijl de sleepboot de Seahorse opnieuw naderde, ontstond weer een trekkende beweging. Nu was de kapitein van de Eddy1 niet meer in staat voldoende te compenseren. Hierdoor kwam de Eddy1 met een harde klap tegen de bakboordskant van de boeg van de Seahorse terecht en schraapte vervolgens tegen de bakboordzijde van de Seahorse naar achteren om weer vrij te komen nadat het achterschip was gepasseerd. De Eddy1 raakte hierbij ernstig beschadigd, maar kon op eigen kracht een nabije ligplaats bereiken. De Seahorse had wat verfschade en vervolgde haar reis verder de rivier op.

Classificatie: *Serious*

Vastlopen vissersschip, Tina Adriana (IMO: 8432699), Noordzee ter hoogte van Noordwijk, (Nederland), 27 mei 2015

Op 27 mei 2015 werd de KNRM verzocht het vissersschip Tina Adriana (KW72) te assisteren. Het schip had een net in de schroef, waardoor de voortstuwing niet meer functioneerde. Hierdoor is het aan de grond gelopen bij

de Langevelderslag tussen Noordwijk en Zandvoort. Toen de KNRM-reddingsboot vanuit Noordwijk bij het schip aankwam, bleek het net al te zijn verwijderd. Vervolgens is de Tina Adriana vlot getrokken door de reddingsboot en konden de werkzaamheden worden hervat.

Er zijn geen gewonden gevallen en er is geen schade geconstateerd.

Classificatie: *Less Serious (visserij)*

Motorproblemen vissersschip, UK12 Hoop op Zegen, IJmuiden (Nederland), 12 juni 2015

Het vissersschip Hoop op Zegen (UK12) ondervond motorproblemen in de havenmond van IJmuiden aan de binnenkant van de zuidpier. Het schip dreigde op de stenen terecht te komen. Een loodsboot en een werkschip van het windmolenpark zijn de viskotter gaan assisteren en ook de reddingsboot van IJmuiden was gealarmeerd. De loodsboot heeft de kotter op sleep genomen en heeft deze taak later overgedragen aan de reddingsboot waarna de UK12 veilig aan de kant kon worden gebracht.

Er was geen schade en er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan.

Classificatie: *Less Serious (visserij)*

Aanvaring tijdens afmeren, MV Abis Esbjerg (IMO: 9671486), FD283 Trui van Hinte (IMO: 8816120), Harlingen (Nederland), 13 juni 2015

Op zaterdag 13 juni 2015 om 17.30 uur is het onder Nederlandse vlag varende MV Abis Esbjerg tijdens het afmeren in de haven van Harlingen in aanvaring gekomen met het afgemeerde vissersvaartuig FD283 Trui van Hinte. De Trui van Hinte vaart onder Engelse vlag met thuishaven Fleetwood (UK), maar heeft een Nederlandse

eigenaar. Op het moment van de aanvaring was de Trui van Hinte onbemand.

Het MV Abis Esbjerg is nieuw gebouwd in 2015 en maakte op 13 juni een eerste vaart. Er was die dag sprake van zuidwestelijke wind, windkracht 7. Bij deze wind is binnenkomst in de haven van Harlingen voor grotere schepen als de Abis Esbjerg relatief complex. De wind, gecombineerd met onbekendheid met de karakteristieken van het nieuwe schip, hebben vermoedelijk geleid tot het verliezen van de controle over de besturing.

Tijdens de aanvaring is door de voorstaven van de Abis Esbjerg een gat van 1 meter hoog en 2 meter lang geslagen in het visruim van de Trui van Hinte. Het vissersvaartuig is daardoor deels gezonken. Het is later in een droogdok geplaatst voor herstel. Op de Abis Esbjerg was sprake van geringe schade.

Classificatie: *Serious; aanvaring (prioriteit)*

Armbreuk door val van trap, J.R. Tolkien (IMO: 7017064), Kiel Leuchtturm (Duitsland), 15 juni 2015

Op 15 juni 2015 is aan boord van het Nederlands gevlagde zeilend passagiersschip J.R. Tolkien een trainee van de trap gevallen toen hij onderweg was naar zijn hut. De trainee brak hierbij zijn linkerarm op twee plaatsen. De kapitein van de J.R. Tolkien heeft vervolgens via Bremen Rescue Radio om assistentie gevraagd. Die dienst in Bremen stuurde een reddingschip en arts naar de J.R. Tolkien. Het lukte echter niet om met het reddingschip goed langsrij te komen, waarna zij een kleine reddingsboot overboord hebben gezet. Na het weghalen van de zeilen van de J.R. Tolkien kon deze kleine reddingsboot een arts en hulpverlener overzetten op het zeilschip.

De arts heeft vervolgens de gebroken arm gezet en gespalkt waarna de trainee met het reddingschip naar het ziekenhuis is vervoerd. Na controle is de trainee terug aan boord gegaan in Damp om zijn reis te volmaken met een beperkt takenpakket.

Classificatie: *Serious Injury*

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Aanvaring tijdens manoeuvre langzij om vuilnis op te halen, Tessa F (IMO: 9705718), Jan Leeghwater (IMO: 9516650), Liverpool (Engeland), 17 juni 2015

Tijdens het manoeuvreren van de onder Engelse vlag varende werkboot Tessa F langzij het aangemeerde Nederlandse baggerschip Jan Leeghwater, kwam de Tessa F in aanvaring met de Jan Leeghwater. De Tessa F was voornemens om vuilnis over te nemen van de Jan Leeghwater. De aanvaring veroorzaakte een gat in de romp van de Jan Leeghwater en een scheur in een bunkertank waardoor een kleine hoeveelheid bunkerolie de haven inliep.

Beide reders hebben een intern onderzoek uitgevoerd. Er is een aanpassing gedaan aan de stootbescherming van de werkboot Tessa F.

Classificatie: Serious; aanvaring (prioriteit)

Scheepsschade tijdens laad- en loswerkzaamheden, Nedlloyd De Liefde (IMO 9106481), Matadi (Congo), 24 juni 2015

Op 24 juni 2015 werden aan boord van het containerschip Nedlloyd De Liefde laad- en loswerkzaamheden

uitgevoerd. Hierbij werd de scheepskraan bediend door een werknemer van het stuwadoor bedrijf. Ook de spreader, waaraan de containers werden gehezen, werd geleverd door het stuwadoor bedrijf. Tijdens het hijsen van een lege twintig voet container viel deze naar beneden in het schip.

Uit inspectie na het voorval bleek dat de spreader technisch in een slechte staat verkeerde: de handvatten van het sluitmechanisme van de spreader waren afgebroken. De spreader stond in half open positie waardoor de container kon vallen. De schade aan het schip bestond uit een deuk en enige verfschade. De schade is hersteld, de scheepswerkzaamheden konden worden voortgezet.

Classificatie: Less Serious; kraan incident (prioriteit)



Deuk in het dek (Nedlloyd De Liefde). (Bron: Maersk)

Schip aan de grond, SC28 Lummetje, Wierumergronden (Nederland), 26 juni 2015

Op 26 juni 2015 omstreeks 07.22 uur kreeg het kustwachtcentrum een melding, van de vuurtoren van Schiermonnikoog, dat de Duitse garnalenkotter SC28 Lummetje aan de grond was gelopen tussen de boeien WG-6 en WG-8. Het was afgaand tij op het moment van vastlopen.

De kotter is omstreeks 11.00 uur op eigen kracht los gekomen en was om 13.00 uur binnen in Lauwersoog. Er was geen schade en er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan.

Classificatie: Less Serious (visserij)

Twee bemanningsleden te water tijdens anker operatie, Leanne P, (IMO: 9705706), 27 juni 2015

Tijdens het plaatsen van een boeianker door de multicat Leanne P (IMO 9705706) in de haven van Liverpool zijn twee bemanningsleden te water geraakt. De twee bemanningsleden waren op het werkdek aanwezig om de hijskettingen los te maken en slipten weg. Beiden werden snel uit het water gered en zijn vervolgens naar het ziekenhuis gebracht voor controle.

Classificatie: Marine Incident; overboord vallen (prioriteit)

Arbeidsongeval met freon, ALP Centre, (IMO 9398541), op zee (nabij Japan), 9 juli 2015

Op 9 juli 2015 heeft aan boord van de Nederlandse sleepboot Alp Centre een arbeidsongeval plaatsgevonden. Tijdens onderhoudswerkzaamheden aan de airconditioning kwam de hoofdwerktuigkundige, na het verwijderen van een verkeerde stop, met zijn rechterhand in aanraking met Freon.

Na contact te hebben gezocht met de International SOS Medical Service werd uiteindelijk besloten op dezelfde dag een evacuatie uit te voeren met behulp van de Japanse kustwacht.

Classificatie: Serious Injury

Aanvaring tussen containerschip en vrachtschip, Cap San Nicolas (IMO: 9622203) en Solymar (9167344), Westerschelde (Nederland), 22 juli 2015

Op 22 juli 2015 hebben het Portugees gevlagde containerschip Cap San Nicolas en het Cypriotisch gevlagde vrachtschip Solymar elkaar licht geschampt tijdens het oplopen. Beide schepen waren onderweg richting zee vanuit Antwerpen. Het containerschip Cap San Nicolas meldde geen schade te hebben; het vrachtschip Solymar meldde verfschade en een kleine deuk. Door de negatieve stroom bij het oplopen ontstond een aanzuigende werking tussen de twee schepen, wat mogelijk heeft bijgedragen aan de lichte aanvaring.

Classificatie: *Less Serious; aanvaring (prioriteit)*

Aanvaring met scheepswrak, ALP Guard (IMO: 9398539), nabij Port of Spain (Trinidad en Tobago), 5 augustus 2015

De zeesleepboot ALP Guard naderde op woensdag 5 augustus 2015 het loodsstation van de haven van Port of Spain (Trinidad en Tobago). Tijdens de nadering voer de sleper om 17.24 uur plotseling tegen een onder water liggend scheepswrak aan. Aan boord van de ALP Guard

werd op dat moment genavigeerd middels een papieren zeekaart, met als primair navigatiemiddel het Differential Global Positioning System (DGPS). Kort voor de aanvaring was de juiste positie van het schip nog geverifieerd met behulp van radar.

Op de papieren zeekaart was een scheepswrak aangegeven op ongeveer 2 kabels¹ van de geplande route van de ALP Guard. De positie van dit wrak was in 2013 aangepast middels een *Notice to Mariners* (NtM). In de NtM stond dat het wrak voorzien was van een boei. Deze NtM kwam niet overeen met wat de actuele situatie van het wrak was.

De bemanning van de ALP Guard had geen boei waargenomen op de aangegeven positie van het wrak. Ook op de plaats van de aanvaring was geen boei zichtbaar. Kort hierna kwam een loods aan boord. Deze vertelde dat de nieuwe positie van het wrak 2,5 kabel zuidelijker was dan de positie die in de NtM stond aangegeven. De nieuwe positie kwam exact overeen met de plaats van de aanvaring.

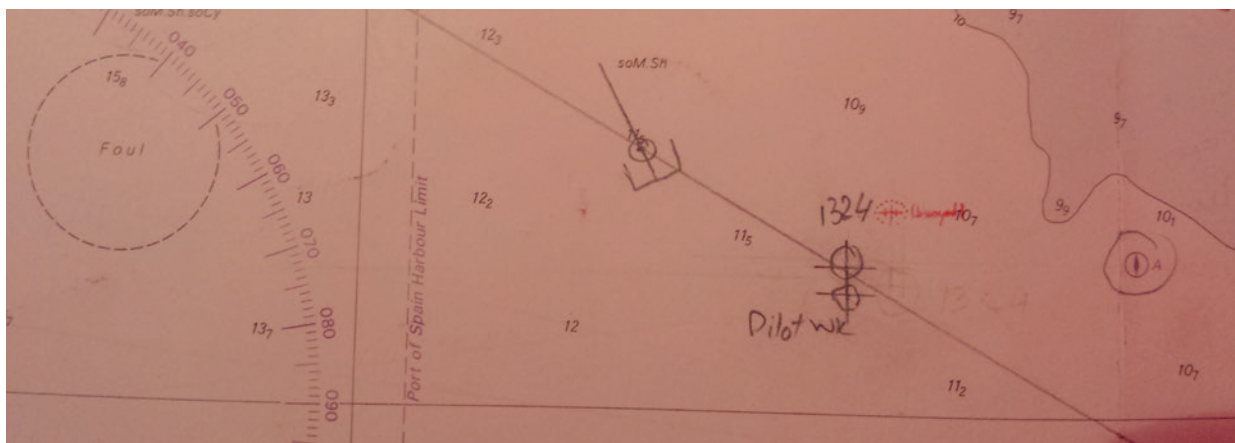
De ALP Guard heeft schade opgelopen aan stuurboordzijde aan de voorkant onder de waterlijn, met meerdere lekkages tot gevolg. Het schip moest voor reparaties naar een droogdok.

Classificatie: *Serious*

Vingers vast tussen trossen, Regina Maris (IMO: 7025126), IJmuiden (Nederland), 18 augustus 2015

Op 18 augustus 2015 heeft aan boord van het Nederlandse zeiljacht Regina Maris, een arbeidsongeval plaatsgevonden tijdens het afmeren aan de Trawlerkade in IJmuiden. Tussen 01.00 en 02.00 uur was de Regina Maris bezig met afmeren. Tijdens het vastmaken van de trossen kwamen de vingers van een bemanningslid vast te zitten tussen de straktrekkende trossen. Het slachtoffer stond tijdens het ongeval op het achterschip bij de bolder om de trossen van de kade aan het schip vast te maken. De vingers werden door de strak trekkende trossen bekneld en zijn gedeeltelijk afgescheurd terwijl het schip aan het aanleggen was en nog langzaam vooruit ging. Het bemanningslid raakte hierbij enkele vingertoppen kwijt.

Classificatie: *Serious injury*



Zeekaart met positie wrak en de route van ALP Guard.
(Bron: ALP Guard)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Overboord vallen tijdens roestbikken, Wilson Tyne (IMO: 7915307), Westerschelde (Nederland), 29 augustus 2015

Op 29 augustus 2015 werd omstreeks 18.20 uur een man in een overall in het water aangetroffen. In eerste instantie is hij zwemmend bij de rede van Vlissingen gezien, maar dichtbij de wal is hij buiten bewustzijn geraakt. Een passerend zeiljacht heeft de man aan boord genomen en naar de Buitenhaven van Vlissingen gebracht.

De bemanning van het jacht heeft de hulpdiensten geïnformeerd, die stonden klaar toen het jacht in de Buitenhaven aankwam. De man was ondertussen aan boord van het jacht weer bij kennis gekomen en wist te vertellen dat hij op de Wilson Tyne thuishoorde, die onderweg was van Vlissingen naar Algerije.

De kustwacht heeft contact opgenomen met de Wilson Tyne. Op de Wilson Tyne was men zich er toen nog niet van bewust dat de matroos vermist was. Een korte ronde door het schip wees uit dat de matroos inderdaad niet meer aan boord was. De Wilson Tyne voer inmiddels ter hoogte van Zeebrugge en is na het contact met de kustwacht teruggekeerd naar Vlissingen.

De man is per ambulance naar het loodsstation in de Koopmanshaven gebracht. Het ambulancepersoneel beoordeelde dat er geen verdere behandeling nodig was. Bij de loodsenpost kon de man wachten op de

Wilson Tyne om terug te keren aan boord. Uit de verklaring van de matroos is gebleken dat hij tijdens het roestbikken is uitgeleden en overboord gevallen.

Classificatie: Marine Incident; overboord vallen (prioriteit)

Eerste stuurman valt aan de kade overboord en raakt gewond, Fluvius Teign (IMO: 9279020), 5 september 2015

Het op Barbados gevlagde vrachtschip Fluvius Teign lag langs de kade bij Tata Steel in IJmuiden. Tijdens werkzaamheden wilde de eerste stuurman het schip verlaten en aan wal gaan en viel daarbij overboord. Het schip lag aan een kade die bestaat uit een hoger en een lager gedeelte. Normaal gesproken dient iemand vanaf het schip aan wal te gaan op het lagere gedeelte en zich dan via een (vaste) trap aan het uiteinde van die kade naar het hogere gedeelte te begeven. De eerste stuurman leek echter vanaf het schip geprobeerd te hebben om op het



Reconstructie positionering van de arm tijdens het voorval op de TX36. (Bron: eigenaar Jan van Toon)

hogere gedeelte op de kade te springen. Op de kade was het glad waardoor hij uitgled en in het water viel. De eerste stuurman raakt hierbij zwaar gewond.

Classificatie: Serious injury; overboord vallen (prioriteit)

Arbeidsongeval, TX36 Jan van Toon (IMO: 9211652), Noordzee, 8 september 2015

Op 8 september 2015 heeft aan boord van het Nederlandse visserschip Jan van Toon een arbeidsongeval plaatsgevonden. Aan dek van de TX36 staat een visbehandeltafel die hydraulisch op en neer kan bewegen. Een bemanningslid zag nog vis liggen op de tafel terwijl een ander bemanningslid de tafel naar beneden bediende. Het slachtoffer pakte de vis van de tafel, maar kwam daarbij klem te zitten. Hij brak zijn elleboog en moest met een helikopter naar het ziekenhuis worden gebracht.

De eigenaar van het schip heeft na het onderzoeken van het voorval aangegeven geen verbetermaatregelen toe te (kunnen) passen; "de bak gaat niet automatisch omhoog, de knop op het touchscreen moet vast gehouden worden, en onder het touchscreen zit een noodstop."

Classificatie: Serious injury (visserij)

Schipper te water, ARM 14 Grietje Geertruida (IMO: 9056181), 9 september 2015

Het vissersvaartuig Grietje Geertruida (ARM 14) viste nabij de Vlam en was aan het verstomen toen om 12.55 uur de bemanning aan de collega's van een nabij vissend vissersvaartuig meldde dat zij een opvarende miste. De ARM 14 en het collega-vissersschip startten met zoeken en via het kustwachtcentrum werden de Deense autoriteiten gealarmeerd.

Meerdere collega-vissersschepen in de buurt stoomden mee op om te helpen met zoeken, net als de wachtschepen die actief waren bij de platforms rondom de Vlam. Om

14.15 uur werd door een van de wachtschepen de schipper van de ARM14 drijvend waargenomen. Vervolgens is hij met behulp van een rubberboot van het wachtschip uit het water gehaald. De schipper is daarna per reddingshelikopter naar het ziekenhuis gebracht voor controle.

Classificatie: Marine Incident; overboord vallen (visserij)

Arm beklemd tussen waterdichte deur, Corinthian, Stortemelk (Nederland), 9 september 2015

Op 9 september 2015 raakte de arm van een bemanningslid van het Maltees gevlagde passagiersschip Corinthian bekneld tussen een waterdichte deur. Terwijl het schip door de Stortemelk (tussen Vlieland en Terschelling) de Waddenzee invoer raakte een bemanningslid bekneld op het moment dat een waterdichte deur gesloten werd en hij een alarm probeerde uit te schakelen. Door de hendel van de deur in te drukken kon het bemanningslid zichzelf bevrijden.

Het slachtoffer had een open botbreuk en in werd een reddingsboot afgevoerd naar het ziekenhuis.

Classificatie: Serious Injury

Arbeidsongeval, Maersk Penang (IMO: 9168192), St. Lawrence river (Canada), 10 september 2015

Op 10 september 2015 is een bemanningslid van het Nederlandse containerschip Maersk Penang gewond geraakt aan zijn hand. Tijdens het afvaren van de St. Lawrence River in Canada is tijdens het sjoorren van de containers een sjoorstang op de hand van het bemanningslid gevallen. De röntgenfoto die gemaakt werd in het ziekenhuis in Halifax liet een gecompliceerde breuk aan zijn ring- en middelvinger van de linkerhand zien.

Het bemanningslid was twee weken voor het ongeval aan boord gekomen en voor het eerst betrokken bij het sjoorren van de containers. Het bemanningslid was begonnen met het bevestigen van de 2^e sjoorstang zonder

eerst de 1^e sjoorstang vast te draaien. Daardoor kon het gebeuren dat de 1^e sjoorstang loskwam en op de hand van het slachtoffer viel. Normaal gesproken gebeurt het sjoorren en losmaken van sjoorringen in de haven door stuwadoors. In Montreal (Canada) gebeurt dit echter niet en is het gebruikelijk dat de bemanning op- en afvarend op de rivier de sjoorringen los- dan wel vastmaakt.

Classificatie: Serious Injury

Stranding, SCH-3 Renzo, Scheveningen, 23 september 2015

Op woensdag 23 september 2015, omstreeks 09.16 uur, werd het Kustwachtcentrum te Den Helder aangeroepen door de SCH-3 Renzo, met twee opvarenden aan boord. De Renzo had een stuk staand want in de schroef gekregen en dreigde op het strand te verdagen. Het vissersbootje lag op dat moment vlakbij het strand, net ten noorden van het noorder havenhoofd bij Scheveningen.

Het Kustwachtcentrum heeft daarop KNRM Scheveningen gealarmeerd. De reddingsboot Kitty Roosma Nepvue ging ter plaatse. De kapitein van de Renzo was bij aankomst al van boord en bevond zich op het strandhoofd. Door het vastlopen op de strekdam ontstond een gat in de romp van de Renzo. Er was geen sprake van uitstroom van dieselolie of iets dergelijks. De twee opvarenden zijn door de KNRM vanaf het strand in veiligheid gebracht.

Al snel bleek dat de Renzo niet drijvend van het strandhoofd zou komen. Een berger heeft het vissersbootje geborgen. De boot is uit het water getakeld en op een platte wagen afgevoerd.

Classificatie: Serious (visserij)

Bemanningslid raakt met hand bekneld tussen een lier, Happy Dynamic (IMO: 9551973), 24 september 2015

Een Filippijns bemanningslid van het vrachtschip Happy Dynamic raakte met zijn hand bekneld tussen een lier en raakte daarbij dusdanig gewond dat hij van boord moest

voor behandeling in een ziekenhuis. Het schip voer op dat moment 300 mijl ten oosten van Kamtsjatka (Rusland) en kreeg toestemming uit te wijken naar een nabij gelegen Russische haven.

Classificatie: Serious injury

Elektrische schok, UK 2 Adriaantje (IMO: 9013907), Eemshaven (Nederland), 25 september 2015

Op 25 september 2015 is een bemanningslid van de UK 2 Adriaantje in contact gekomen met elektriciteit. Het bemanningslid had op het dek een schroef laten vallen en kreeg bij het oprapen daarvan een elektrische schok op zijn hoofd. Door de stroom raakte het bemanningslid buiten bewustzijn.

Het is onduidelijk wat de oorzaak van de elektrocutie was. Toen de hulpdiensten ter plaatse kwamen, was de man inmiddels weer bij bewustzijn. Hij wist zich echter niets meer te herinneren. Op het hoofd van de man waren wondjes zichtbaar als gevolg van de elektrocutie. De man is voor verder onderzoek naar het ziekenhuis gebracht.

Classificatie: Less Serious (visserij)

Vingers geblesseerd door vistuig, SCH-27 Frank Bonefaas (IMO: 9074951), Noordzee, 28 september 2015

Op 28 september 2015 raakte een bemanningslid van het Nederlands gevlagde vissersschip SCH-27 Frank Bonefaas gewond aan zijn vingers tijdens het behandelen van het vistuig tijdens het uitvoeren van werkzaamheden op zee ten noorden van Noorwegen. De arts van de Radio Medische Dienst adviseerde dat het slachtoffer naar een ziekenhuis moest. Het slachtoffer is vervolgens per helikopter overgebracht naar een ziekenhuis voor behandeling.

Classificatie: Less Serious (visserij)

Incidenten die niet uitgebreid zijn onderzocht

Arbeidsongeval, Ryndam (IMO: 8919269), Rode Zee, 11 oktober 2015

Op 11 oktober 2015 is een bemanningslid van het Nederlandse passagiersschip Ryndam gewond geraakt aan zijn hand. In een poging een lekkage te verhelpen in de kombuis heeft een bemanningslid geprobeerd een roestvrijstalen plaat te buigen met zijn blote handen. De gepuntlaste plaat sprong los waardoor het bemanningslid een snee van 3 cm diep opliep in zijn rechterhand.

Het bemanningslid is eerst in het scheepshospitaal opgevangen, maar moest later aan de wal geopereerd worden.

Classificatie: *Serious Injury*

Arbeidsongeval, UK 176 Verwachting (IMO: 7365617), Haven van Harlingen, 12 oktober 2015

Op 12 oktober 2015 heeft aan boord van het Nederlandse vissersschip Verwachting (UK-176), een arbeidsongeval plaatsgevonden. Een bemanningslid raakte bekneld onder een gedeelte van het vstuig (sumwing, zwevende vleugel met netten) nadat deze naar beneden gevallen was. Hij moest door de brandweer

worden bevrijd. De traumahelikopter was ook opgeroepen. Na stabilisering is het slachtoffer per ambulance naar het ziekenhuis gebracht.

Classificatie: *Serious injury (visserij)*

Arbeidsongeval, General Cargo, Haven van Unye (TR) (IMO: 9631371), 13 oktober 2015

Op 13 oktober 2015 heeft aan boord van het Nederlandse vrachtschip Trade Navigator, een arbeidsongeval plaatsgevonden. Een bemanningslid, een Filipijnse kadet, is vermoedelijk in het ruim gevallen. Niemand heeft het ongeval zien gebeuren. Het slachtoffer is zwaar gewond in het ruim gevonden en vervolgens met spoed opgenomen in een Turks ziekenhuis.

De toedracht is onduidelijk; het vermoeden bestaat dat het slachtoffer over de rand van het ruim liep. Onderzoek van de rederij heeft geen aanwijsbare veiligheidstekortkomingen kunnen constateren.

Naar aanleiding van dit ongeval heeft de rederij wel een veiligheidswaarschuwing aan de schepen van de rederij gestuurd waarin wordt benadrukt dat er zonder valbescherming niet op de rand van het ruim mag worden gelopen.

Classificatie: *Serious injury*

Arbeidsongeval, Zeeland Beatrix, (IMO: 9507087), Haven van Avilles (Spanje), 14 oktober 2015

Op 14 oktober 2015 heeft aan boord van het Nederlandse vrachtschip Zeeland Beatrix, een arbeidsongeval plaatsgevonden. Tijdens het verplaatsen van een draagbare ventilator kwamen de vingers van een bemanningslid, de HWTK, tussen de draaiende ventilatorbladen.

Het bemanningslid had twee gebroken vingers en een open wond aan zijn rechterhand. De bladen werden niet



Locatie van val op schip Trade Navigator.

goed beschermd door de cover. Er is eerste hulp toegepast en het bemanningslid moest naar het ziekenhuis. Het bemanningslid is geëmbarkeerd voordat het schip de haven verliet. De ventilator is vervangen.

Classificatie: *Serious Injury*

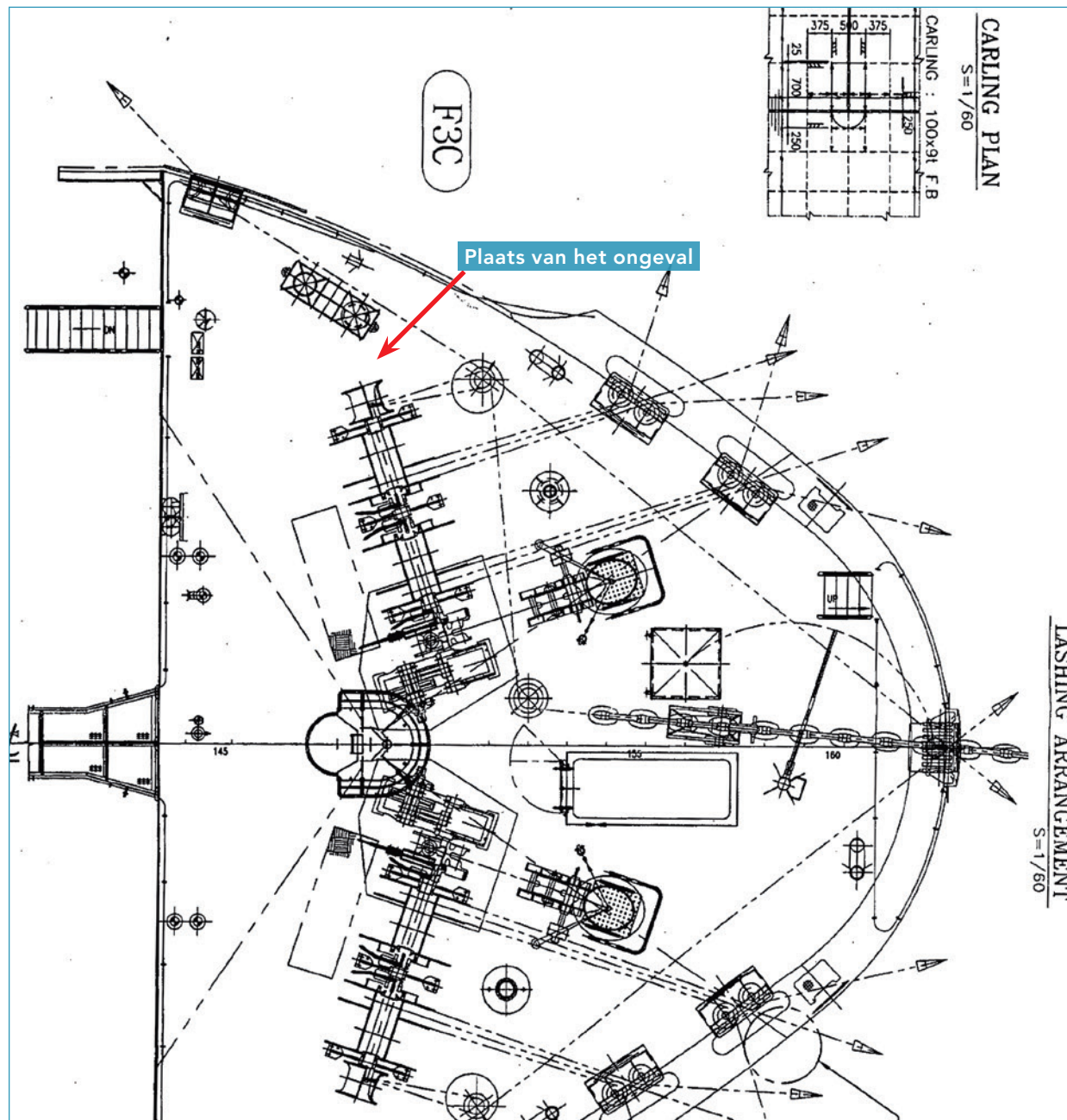
Matroos verliest zijn voet tijdens zeeklaarmaken voordek, Lisa Essberger (IMO: 9295438), 23 oktober 2015

Kort na het vertrek van de Nederlands gevlagde chemicaliëntanker Lisa Essberger uit Barcelona is een matroos op het voorschip met zijn voet ernstig bekneld geraakt tijdens het zeeklaar maken van het voorschip. De betreffende matroos was samen met een collega het bakboordanker aan het zeevasten en hielp vervolgens met het opdraaien van het laatste stukje tros op de winchtrommel. Hierbij raakte de matroos met zijn linkervoet verstrikt in de tros. Hij werd vervolgens met de tros meegetrokken naar de winchtrommel. De matroos die de winch bediende was niet in staat om deze op tijd te stoppen zijn linkervoet ernstig bekneld raakte. Hierop werd alarm geslagen en schoot de scheepsbemanning de matroos te hulp.

Na het bevrijden van de matroos werd hij met een schip van de gealarmeerde havenautoriteiten en klaarstaande ambulance naar het ziekenhuis gebracht. De voet van de matroos was echter niet meer te redden.

Classificatie: *Serious injury*

Schematische weergave voordek Lisa Essberger. (Bron: Essberger BV)



Vier vragen over de Onderzoeksraad voor Veiligheid

1

Wat doet de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

In Nederland wordt ernaar gestreefd om de kans op ongevallen en incidenten zoveel mogelijk te beperken. Wanneer het toch (bijna) misgaat, kan herhaling worden voorkomen door, los van de schuldvraag, goed onderzoek te doen naar de oorzaak. Het is dan van belang dat het onderzoek onafhankelijk van de betrokken partijen plaatsvindt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid kiest daarom zelf zijn onderzoeken en houdt daarbij rekening met de afhankelijkheidspositie van burgers ten opzichte van overheden en bedrijven.

Recent publiceerde de Onderzoeksraad rapporten over de crash van Malaysia Airlines vlucht MH17, over explosies MSPO2 bij Shell Moerdijk en over het gevaar van Koolmonoxide.

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
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 2015

Foto's

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

Bronvermelding foto's voorkant:

foto 1: MAIB

foto 2: Onderzoeksraad voor Veiligheid

foto 3: Maersk