



PLATFORM ZERO INCIDENTS

Workshop Human Element

Patrick van Suijlekom & Marc Tieman

Workgroupmember



WHY?

Waarom een werkgroep?

Afgelopen decennia is er veel geïnvesteerd in een moderne en technisch hoogwaardige vloot

➤ het aantal incidenten met een technische oorzaak is sterk gedaald.

Oorzaken van incidenten zijn terug te voeren op menselijke aspecten en dit willen we terug dringen.



HOW?

Hoe gaan we dat bereiken?

Door verdieping te zoeken op het gebied van veiligheidsbewustzijn en -gedrag.

Achterhalen wat typische incidenten zijn en bepalen waar aandacht aan besteedt dient te worden. Momenteel de volgende onderwerpen:

- ⚠ Incidenten met een nautisch karakter, zoals aanvaringen met andere schepen of objecten en aan de grond lopen.
- ⚠ Incidenten met een milieukarakter: spills en morsingen.
- ⚠ Incidenten met Arbo en gezondheidscomponent: zoals vallen, uitglijden en struikelen, product in de ogen of op het lichaam.



WHAT?

Wat houdt dit concreet in?

- ⚠ Flashes: Het versturen van maandelijkse safety flashes om een veiligheidsonderwerp onder de aandacht te brengen, voortkomend uit verzamelde gegevens.
- ⚠ Alert: Het onder de aandacht brengen van specifieke veiligheidsissues op basis van de actualiteit.



Voorbeelden Flashes en Alerts

PLATFORM ZERO INCIDENTS SA17-010

SAFETY ALERT: VAREN MET SLECHT ZICHT

ACHTERGRONDINFORMATIE

Het varen met slecht zicht brengt bepaalde risico's met zich mee. Afstanden en situaties zijn slechter in te schatten om dat verkeer met allen zielezeker is. Slechte zicht ontstaat niet alleen door mist maar ook door mistregen, sneeuw of koude mist.

Door de visuele beperking is het belangrijk de radar en AIS in combinatie met een elektronische kaart te gebruiken. Ook een goede communicatie kan helpen de situatie goed in te schatten en zo incidenten te voorkomen.



MOGELIJKE GEVAREN

- Visuele beperkingen.
- Het niet in kennis stellen van afstanden tot overtoeren, kustwerken en overtoerwaaggebruikers zonder gebruik van apparatuur.
- Geen hoogte inschatting kunnen maken van doorvaart hoogtes bij bruggen, sluisen en overtoerwaaggebruikers. Hierdoor wordt het mogelijk om in te schieten wanneer de doorvaart vrij is.
- Het niet communiceren van collega's. Denk hierbij aan lichte, verlichting, bijzonder verlichting.
- Het licht niet nemen in de vaarpluif door bijzondere omstandigheden zoals bij mist of slecht zicht.
- Het aan de walvloed over (S-5)
- Het niet in kennis stellen van de vaarpluif door bijzondere omstandigheden zoals bij mist of slecht zicht.
- Het niet in kennis stellen van de vaarpluif door bijzondere omstandigheden zoals bij mist of slecht zicht.
- Het niet in kennis stellen van de vaarpluif door bijzondere omstandigheden zoals bij mist of slecht zicht.
- Het niet in kennis stellen van de vaarpluif door bijzondere omstandigheden zoals bij mist of slecht zicht.

MAATREGELEN

- Zorg ervoor dat Trossen Radar en VHF operationeel zijn.
- Bereid de route goed voor (Routeplaner en Trossen Radar/Engineer).
- Er moet een tweede persoon aan boord zijn die voldoende van de vaarpluif en de hoogtes in kennis is van de kustwerken.
- Wees voorzichtig met de radar en AIS.
- Zorg voor duidelijke en precieze communicatie. Zowel schip-schip als schip-post. Meld kort en duidelijk. Scheepswa, locatie, vaarpluifbestemming en eventuele bijzondere verlichtingen. Vraag hierbij ook om een bevestiging.
- Vaar deelsnel!
- Pas indien nodig snelheid aan en houd voldoende afstand tot andere vaarweggebruikers, kustwerken, overtoeren.
- Kies zorgvuldig het moment waarbij je een schip oploopt of voorbij gaat. Doe dit alleen op overzichtelijke plekken waar ruimte genoeg is. Let extra op bij bijzondere verlichtingen zoals o.a. haven in en uit varen, opstroomen lag voor remmen, radaren van obstakels zoals bruggen, sluisen, afweer stengels.
- Zie zo nodig een veilig voorop of juist achterop. Bij bijzondere verlichtingen is dit te zien op de afstanden.
- Houd maximale 1 uurlooptijd vrij voor schip-schip communicatie en stem daar af op het juiste kanaal. Het kan ook betekenen dat u overschakelt op het volgende blok kanaal of het algemene navigatie kanaal.
- Zorg dat radarmeters werken en voorzien zijn van goede weerbescherming. Schakel eventueel uw remmen met een waterdicht middel vooraf of geen weerbescherming op de remmen kan ontstaan en u over 30 graden zicht behoudt.
- Neem geen onnodige risico's.

SF14-004

Rijvaardigheidsbewijs

De hoogte mogelijke nauwkeurigheid opgesteld. Echter, het Platform Zero Incident is haar deelnemers kunnen op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud ervan. Het verspreiden van maatregelen, suggesties, waarschuwingen, etc., dient daarom altijd vooraf goedgekeurd te worden door een eigen afdeling en risicoaanpak. Het verspreiden van dit document onder anderen is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.

Platform Zero Incidents

PLATFORM ZERO INCIDENTS

SAFETY FLASH: UITGLIJDEN, STRUIKELLEN EN VALLEN

GOED PRACTICE

- ✓ Dragen van veiligheidsschoenen en redningvest
- ✓ Opstaande randen, stuurhuisput en trappen zijn goed gemarkeerd
- ✓ Mangaten zijn dicht of voldoende afgeschermd of gemarkeerd
- ✓ Voldoende verlichting in werkgebied
- ✓ Loopdaden (inclusief trapdaden) voorzien van anti-slip
- ✓ Opgeruimde werkplek



Lopen op een gladde ondergrond is een risico op uitglijden, struikelen of vallen. Het verspreiden van dit document onder anderen is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.

BAD PRACTICE

- ✗ Ongeschikt schoeisel dragen en niet dragen redningvest
- ✗ Geen/onzijdige markering opstaande randen, stuurhuisput en trappen
- ✗ Open mangaten zonder afscherming of markering
- ✗ Onvoldoende/slechte verlichting in werkgebied
- ✗ Lopen op een gladde ondergrond
- ✗ Slordige werkplek



ACTIE VRAGEN:

- Zijn opstaande randen, trappen en de stuurhuisput duidelijk gemarkeerd aan boord?
- Hebben wij de juiste persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) aan boord?
- Hoe helpen we elkaar om niet uit te glijden, te struikelen of te vallen? (bijvoorbeeld: aanspreken op onveilig gedrag)

Disclaimer: De informatie in dit document is met de hoogst mogelijke nauwkeurigheid opgesteld. Echter, het Platform Zero Incident is haar deelnemers kunnen op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud ervan. Het verspreiden van maatregelen, suggesties, waarschuwingen, etc., dient daarom altijd vooraf goedgekeurd te worden door een eigen afdeling en risicoaanpak. Het verspreiden van dit document onder anderen is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.

Platform Zero Incidents

PLATFORM ZERO INCIDENTS



SA16-007

SAFETY ALERT: VAREN DOE JE SAMEN

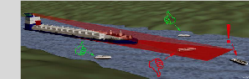
ACHTERGRONDINFORMATIE

Het recreatiesizoen is in volle gang. Het is druk op het water met allerlei bootjes van verschillende afmetingen. Van sloep tot kruiser, zeker bij mooi weer, zoekt alles wat maar enigzins kan varen het water op. Dat vraagt van de bemanningsleden een nog grotere, constante mate, van alertheid. Om u daarbij te helpen een aantal aandachtspunten.



PROACTIEVE MAATREGELEN

- Waarschijnlijk heeft u een dode hoek, bijna elk schip heeft dat. Maar meet dat uw dode hoek niet groter mag zijn dan 350 meter. Zorg er daarom voor dat u goed uitzicht hebt via de opgeplaatste camera's.



- Als u op een mooie zaterdag bijvoorbeeld op de Fries-Groninger kanalen vaart, bent u verzekerd van veel recreatieve baren op de vaarweg. Houd daar rekening mee, zij varen niet zo vaak als u, hebben minder ervaring en hebben geen idee van de snelheid waarmee u schip vaart. Plaats daarom op drukke, onoverzichtelijke trajecten (de 'Varen Doe Je Samen' locaties) een uitwijk voorop. Het lijkt niet meer van deze tijd, maar het kan u veel ellende besparen.

- Geef zo nodig een attentie signaal met uw scheepshoorn. In een gewaarlijk situatie kan het niet dat beste meer zijn dat de recreant nodig heeft om hem of haar alert te maken. Geef dan een lange stoot op uw scheepshoorn. Wees daarbij wel alert op het schreeflief dat dit kan hebben.
- Geef elkaar de ruimte. Bij het oplopen en passeren moeten kleine en grote schepen elkaar voldoende ruimte bieden. Wees hoffelijk en geef ook kleine schepen de ruimte!

- Veel recreanten hebben marifoon aan boord. Aanzal daarom niet een oproep te doen via de marifoon. Misschien krijgt u geen antwoord maar heeft de betrokkene het wel gehoord. Laat geen mogelijkheid onbenut om elkaar te bereiken.
- Het kan in een aantal gevallen verstandig zijn om even de vaart er uit te halen en het wat rustiger aan te doen. Bepaal uw snelheid met verstand en doe, waar de situatie er om vraagt, het wat rustiger aan!
- Houd er rekening mee dat de recreant uw signaal via het blauwe bord niet kent. Recreanten dienen doorgaan zoveel mogelijk stuurboordwaai aan te houden (uitzonderingen daargelaten). Probeer de recreant daar op te wijzen.
- Wees professioneel in uw omgang met de recreant. "ze zien me wel bent op het wat Toon uw vakma het 'beter' te de geven.
- Het is natuurlijk er in de skuis op is dat onzeker vliegt van staar schroefwater. D angst opleveren, maak vast en las

PLATFORM ZERO INCIDENTS

SAFETY FLASH: ORDE EN NETHEID

GOED PRACTICE

- ✓ Een schone en opgeruimde werkomgeving (dek, machinekamer)
- ✓ Elektriciteitskasten vrijhouden van materiaal
- ✓ Trappen en (nood-)uitgangen zijn schoon en vrij van obstakels
- ✓ Gebruikte poetsdoeken worden opgeslagen in afsluitbare stalen bak/emmers
- ✓ Olielekages worden direct verholpen
- ✓ Materialen en gereedschappen worden bewaard in daarvoor bestemde kasten
- ✓ Verf wordt gesloten bewaard in daarvoor bestemde opslag



Obstakels, rommel en losse materialen kunnen vallen en veroorzaken ongevallen. Het verspreiden van dit document onder anderen is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.

BAD PRACTICE

- ✗ Rommel, vuil en losse materialen aan dek en in de machinekamers
- ✗ Olielekages laten bestaan
- ✗ Verblikken open en onopgeruimd laten staan in de werkomgeving
- ✗ Obstakels op of in nabijheid van trappen en/of (nood-)uitgangen laten liggen



ACTIE VRAGEN:

- Werken wij in een schone en opgeruimde omgeving?
- Wat zijn de gevaren van een slordige en vuile werkomgeving?
- Hoe houden wij elkaar scherp op het behouden van een schone en opgeruimde werkplek? Spreken we elkaar hier op aan?

Disclaimer: De informatie in dit document is met de hoogst mogelijke nauwkeurigheid opgesteld. Echter, het Platform Zero Incident is haar deelnemers kunnen op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud ervan. Het verspreiden van maatregelen, suggesties, waarschuwingen, etc., dient daarom altijd vooraf goedgekeurd te worden door een eigen afdeling en risicoaanpak. Het verspreiden van dit document onder anderen is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.

Platform Zero Incidents

PLATFORM ZERO INCIDENTS

SAFETY FLASH: HUISWERKZAAMHEDEN (A)

GOED PRACTICE

- ✓ Voer voor aanvang van de huiswerkzaamheden een visuele inspectie uit van de kraan en de hijsmiddelen.
- ✓ Gebruik alleen gecertificeerde hijsmiddelen.
- ✓ Zorg dat de last goed gebalanceerd is.
- ✓ Bij (voor zover mogelijk) uit het draaibereik van de kraan/bunkergiek.
- ✓ Laat bediening van de kraan uitsluitend uitvoeren door aantoonbaar getraind personeel.
- ✓ Zorg dat bij gebruik van takels het hijspunt een grotere last kan dragen dan de maximale hijslast van de takel.
- ✓ Zorg voor controle over de last.



Platform Zero Incidents

Omgeving in de buurt van hijsmiddelen moet veilig en vrij van obstakels zijn. Het verspreiden van dit document onder anderen is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.



BAD PRACTICE

- ✗ Onder de last gaan staan.
- ✗ Gebruik van middelen die niet voor hijswerkzaamheden zijn bestemd.
- ✗ Onnodige aanwezigheid in het draaibereik van de kraan en de dode hoek van de bestaander.
- ✗ Grotere last oplossen dan het maximaal aangegeven gewicht op het hijsvertuig.
- ✗ Geen communicatie tussen bestuurder en 'verriever'.
- ✗ Geen rekening houden met weersomstandigheden.

ACTIE VRAGEN:

- Is ons hijsmateriaal gekend / gecertificeerd?
- Hoe zorgen wij voor goede communicatie tijdens hijswerkzaamheden? (Portafoon, gebaren, etc.)
- Heeft iedereen voldoende instructie gekregen om de (bij)kransen/bunkergiek te bedienen?

Disclaimer: De informatie in dit document is met de hoogst mogelijke nauwkeurigheid opgesteld. Echter, het Platform Zero Incident is haar deelnemers kunnen op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud ervan. Het verspreiden van maatregelen, suggesties, waarschuwingen, etc., dient daarom altijd vooraf goedgekeurd te worden door een eigen afdeling en risicoaanpak. Het verspreiden van dit document onder anderen is toegestaan mits dit in de originele vorm plaatsvindt.

Platform Zero Incidents

Human Element

- ⚠ Flashes en Alerts op basis van statistieken of kritieke situatie gebonden omstandigheden
- ⚠ Doordringen tot actief bewustzijn van bemanning om veranderingen te weeg te brengen
- ⚠ Invloeden van buitenaf



Waar heeft de bemanning dan allemaal mee te maken?



Ondersteuning

- ⊠ Middels flashes uitleg en achtergrond
- ⊠ Veiligheidsoverleg aan boord
- ⊠ Managen van stress factor
 - **Het afstemmen van initiatieven**

