

Nr. 13

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het ongeval aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig "Eben Haëzer" OD 8, waarbij tijdens viswerkzaamheden op de Noordzee een bemanningslid gewond is geraakt.

Op 19 januari 2004 is aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig "Eben Haëzer" OD 8, tijdens viswerkzaamheden op de Noordzee een bemanningslid ernstig gewond geraakt.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 12 juli 2004 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig "Eben Haëzer" OD 8;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper C.J. Sperling;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van matroos J. Klijn;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van stagiair N. Flikweert;
5. een concept van het Certificaat van Deugdelijkheid van de "Eben Haëzer" OD 8;
6. een concept van de Staat van Voorgescreven Bemanning van de "Eben Haëzer" OD 8;
7. een verslag van R.H. Pap, Senior Expert, Inspectie Verkeer & Waterstaat, Divisie Scheepvaart, met bevindingen betreffende het ongeval aan boord van de "Eben Haëzer" OD 8.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 26 augustus 2005. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart drs. ing. R.A.C.J. Simons. Getuige, stagiair Nicolaas Flikweert, hoewel behoorlijk opgeroepen, is niet ter zitting verschenen.

U 13

Getuige schipper Cornelis Jan Sperling werd, op grond van artikel 30 lid 1 Schepenvet, bijgestaan door zijn raadsman mr. ing. J.A. Hoekstra, advocaat te Amsterdam.

De Raad hoorde matroos Johannes Klijn tevens als getuige.
De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Eben Haëzer" OD 8 is een Nederlands vissersvaartuig, in eigendom toebehorend aan V.O.F. Visserijbedrijf J. Sperling te Ouddorp.
Het schip is in 1981 gebouwd, is 40,55 meter lang, meet bruto 338 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1471 kW.
Het schip is uitgerust met GMDSS A1, A2, gyrokompas, tweemaal GPS, twee visplotters, automatische stuurinrichting, echolood en Satcom C.
Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit vijf personen. De diepgang bedroeg vóór ongeveer 3,20 meter en achter ongeveer 4,20 meter. De lading bestond uit kisten verse vis.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper C.J. Sperling:

Ik ben mede-eigenaar van de OD 8. Ik vaar normaal als machinist aan boord van de OD 8. Deze reis was ik invalschipper. Ik ben in het bezit van het diploma SW VI en Marcom A. Ik vaar sinds juni 1998 aan boord van de OD 8. Tijdens deze reis waren er diverse bemanningsleden aan boord met het diploma SW V. Wij waren gaan halen voor de vierde trek. Matroos Flikweert stond aan stuurboordzijde samen met matroos Klijn. De drie trekken hiervoor waren zonder probleem verlopen. Normaal gesproken vaart matroos Flikweert aan boord van de GO 37. Hij vaart daar reeds een half jaar. Hij is daar matroos/stagiair.
De zaklijn (penlijn) zat om de verhaalkop en de staart was boven gedraaid. Matroos Flikweert heeft de jomperhaak ingepikt in de sluiting die in de staart zit. Hierna moest hij met de zaklijn (penlijn) naar voren lopen richting de bolder en de zaklijn daar vastzetten. De zaklijn loopt voor de jomper langs naar de verhaalkop. Om onbegrijpelijke redenen ging matroos Flikweert over de verschansing hangen om de zaklijn te pakken. Dit is absoluut niet nodig, de zaklijn kan gewoon binnenboord gepakt worden. Matroos Flikweert hing over de verschansing voor de jomperdraad. Toen matroos Klijn de zaklijn van de verhaalkop losgooide, kwam de jomper strak in de richting van het voorschip. Hierdoor kwam matroos Flikweert klem te zitten tussen de jomperdraad en de verschansing.

Ongelukkigerwijs was de zak ook nog zwaar van stenen. Als dit niet het geval was geweest, had hij de jomper zo weg kunnen duwen. Ik hoorde een kreet en zag dekbemanning naar hem toe hollen. Een fractie later was hij los. Hierna is hij door de bemanning ondersteund naar het verblijf gebracht. Ik heb de zakken boven gedraaid en ben hierna naar beneden gelopen. Het slachtoffer is door de bemanning uit zijn jas geholpen en ik heb zijn rug bekeken; die was blauw en geschaafd (geen bloed).

Ik heb toen besloten om richting de wal te stomen. We hebben de tuigen binnengehaald en er is een matroos bij het slachtoffer gebleven. Toen de matrozen aan dek bezig waren, heb ik het zelf ook nog in de gaten gehouden. Ik ben iedere paar minuten van de brug af geweest om te kijken. Het slachtoffer bloedde uit zijn mond. Er was nagenoeg geen scheepvaart in de buurt. Toen wij in telefoonbereik waren, heb ik via Post Ouddorp de kustwacht in Den Helder gesproken. Kustwacht Den Helder heeft mij doorverbonden met een arts. Nadat ik mijn verhaal gedaan had, was de arts van mening dat het slachtoffer met de reddingboot van boord kon. Het ongeluk gebeurde omstreeks 15.00 uur. De reddingboot was omstreeks 18.30 uur langszij. Even later was het slachtoffer aan boord van de reddingboot en onderweg naar Stellendam. Hij is met de ambulance naar het Dijkzigt ziekenhuis in Rotterdam gebracht.

Ten tijde van het ongeval stond er een zuidwestelijke wind 6 Bft. en een zee van ongeveer twee meter (uit zuidwestelijke richting). Het weer was regenachtig. Mijn vader zat in de reddingboot die het slachtoffer kwam halen en onderhoudt nog regelmatig contact met het slachtoffer.

Matroos J. Klijn:

Ik vaar sinds 1984 aan boord van kotters en sinds november 1986 aan boord van de OD 8. Ik ben in het bezit van het diploma S7.

We waren aan het halen voor de vierde trek. Ik sta altijd aan stuurboordzijde achter de verhaalkop. Als wij de zaklijn vasthebben sla ik die over de verhaalkop tot de staart bij de verschansing hangt. Ik sta dan met mijn rug naar het voorschip omdat ik de staart in de gaten moet houden. De jomperhaak wordt ingepikt door mijn collega. Ik wacht tot hij mij weer is gepasseerd zodat hij niet in de losse slagen van de zaklijn kan lopen. Hierna gooi ik de zaklijn los van de kop. Mijn collega is dan naar voren gelopen met het loshangende gedeelte van de zaklijn om deze voor op de bolder vast te zetten. De zaklijn kan gewoon binnenboord worden gepakt, hij hoeft daarvoor niet over de verschansing te hangen.

Ik gooide de zaklijn los, vanwege de wind en het geluid van de lier hoorde ik niets, en draaide mij om en toen zag ik matroos Flikweert klem zitten. Ik ben er direct naar toe gegaan en heb geprobeerd de jomperlijn weg te duwen. Normaal gesproken lukt dit, maar nu niet. Later bleek de zak zwaar te zijn van stenen. Toen de jomperlijn naar voren schoot, kwam matroos Flikweert los.

Hierna hebben wij hem naar het kombuis gebracht en hebben zijn oliejas uitgedaan. Zijn rug was blauw en geschaafd maar bloedde niet. Hierna ben ik weer aan dek

U 13

gegaan. Een collega is bij het slachtoffer gebleven. Er stond een zuidwestelijke wind ongeveer 6 Bft. en een zee van ongeveer twee meter uit een zuidwestelijke richting.

Stagiair N. Flikweert:

Ik zit op de visserijschool in Stellendam en volg de opleiding SW V. Ik zit in het laatste jaar, dat is tevens het stagejaar. Normaal loop ik stage aan boord van de GO 37. De GO 37 had een stilligeweek en daarom ben ik opgestapt aan boord van de OD 8.

We waren bezig met halen van de vierde trek. Ik stond aan stuurboordzijde samen met matroos Klijn. Matroos Klijn had net de zak tegen de verschansing gedraaid. Ik heb toen de jomperhaak ingepikt in een oog in het net. Toen ben ik naar de verschansing gelopen om de zaklijn (penlijn) te pakken en deze naar voren te brengen. Toen ik de zaklijn (penlijn) beet had, gooide matroos Klijn de penlijn van de verhaalkop. Hierdoor kwam er kracht op de jomperlijn die naar voren liep en kwam ik klem te zitten tussen de jomperlijn en de verschansing en werd ik een paar meter in de richting van het voorschip geduwd.

Het rechtergedeelte van mijn borstkas heeft klem gezeten tussen de verschansing en de jomperdraad. Ik ben waarschijnlijk losgekomen op het zeetje en met hulp van de bemanning. Hierna ben ik naar het kombuis gebracht. De bemanning heeft mijn oliegoed uitgetrokken. Ik ben op een bank in de messroom gaan zitten. Ik had pijn in mijn borst en bloed in mijn mond en ik kon niet praten. Ik had ook wat moeite met ademen.

Het ongeval is omstreeks 15.00 uur gebeurd.

Ik ben door de reddingboot van boord gehaald. Ik was omstreeks 19.00 uur in Stellendam. Bij binnenkomst in Stellendam stond de ambulance al te wachten. De ambulance heeft mij naar het Dijkzigt ziekenhuis in Rotterdam gebracht.

In het ziekenhuis constateerde de dokter het volgende:

- vier gebroken ribben (rechts);
- twee gekneusde ribben (rechts);
- een vleeswond op mijn rug.

Ik heb een week in het ziekenhuis gelegen. Donderdags ben ik geopereerd aan mijn kaak. De artsen verwachten dat ik zes à zeven weken na het ongeval weer aan de slag kan.

U vraagt mij of ik over de verschansing geleund heb om de penlijn te pakken. Ik denk dat ik dit niet gedaan heb maar ik weet dit niet zeker.

De wind was ZW 6 à 7 Bft. en de zee was ruw, de hoogte weet ik niet precies. Sinds de zomer (2003) loop ik stage aan boord van de GO 37, ik werk gewoon aan dek mee. Op de GO 37 werkt men op nagenoeg dezelfde manier als op de OD 8.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper C.J. Sperling:

Ik herken de verklaring afgegeven op 3 februari 2004 en heb die ondertekend en ik blijf bij hetgeen ik daarin verklaar.

Het ongeval gebeurde aan de stuurboordzijde. Als wij aan het halen zijn dan hebben we vanaf de brug geen zicht op wat er gebeurt bij de verhaalkop. Ik zag het ongeval wel gebeuren. Ik doe u op de zitting kort verslag van wat ik zag gebeuren.

Flikweert had de zaklijn binnen de verschansing kunnen oppakken, maar hing in plaats daarvan over de verschansing. Ik weet niet waarom hij dat deed, maar ik denk wel dat hij daar hing om die lijn te pakken. Het eerst indraaien van de jomper is geen oplossing om deze gang van zaken op dit schip te voorkomen. Het vastzetten van de kuil zou op zich wel kunnen, maar dat kan ik niet heel goed beoordelen.

De Goeree 37 waar Flikweert ook op voer, is hetzelfde soort schip en Flikweert deed daar hetzelfde werk. Ook daar loopt de jomper via de trommel op de lier en niet om de verhaalkop, voor zover ik weet.

Ik heb inmiddels SW V. Toen niet; toen had ik SW VI, maar er was wel voldoende SW V aan boord. Wij hadden maar vijf man bemanning, waaronder één stagiair. Ik had daar met de bemanning over gesproken dat er een stagiair was. Hij hoorde niet bij ons en was juist die week opgestapt. Wij hadden een zieke en een week tevoren was er een bemanningslid weggegaan die nog niet vervangen was. Later uitvaren is dan niet echt een optie.

Ik ben nog bij Flikweert op bezoek geweest na het ongeval. Hij heeft nog een paar maanden gevaren, maar hij leert op dit moment voor de grote vaart, meen ik.

Toen ik hem sprak, vertelde hij dat hij vond dat hij op de verkeerde plek had gestaan.

De verwonding leek in eerste instantie mee te vallen en ik had snel, dat wil zeggen binnen 15 à 20 minuten, telefoonbereik. Het inschakelen van de Radio Medische Dienst leek me onmiddellijk na het ongeval niet nodig.

SATCOM en marifoon staan altijd bij.

Matroos J. Klijn:

De verklaring die u mij laat zien is de verklaring die ik op 3 februari 2004 aflegde en ik blijf bij hetgeen ik toen verklaarde.

Ik zag niet dat er iemand over de verschansing hing. Ik kan niet goed blijven kijken waar de mensen achter mij zijn, zonder mijn eigen veiligheid in gevaar te brengen.

Ik zag dat Flikweert over de lijnen heengestapt was en toen gooide ik de penlijn los. Op dat moment stond hij volgens mij veilig. Het duurt een paar seconden om de drie à vier slagen van de zaklijn om de verhaalkop los te gooien. Ik wist dat er stenen in de kuil zaten. Dat is niet abnormaal en leidt niet tot een andere manier van doen.

Ik denk dat Flikweert het stuk van de zaklijn dat over de verschansing hing wilde pakken, maar dat was niet nodig omdat hij ook het stuk dat aan dek lag had kunnen pakken.

U 13

Er was weinig lawaai en het was geen heel slecht weer. Ik wist dat Flikweert een stagiair was, maar de eerste paar halen was alles goed gegaan. Hij stond zeker niet voor de jomperdraad.

Over het algemeen ben je wel wat voorzichtiger als er een stagiair aan boord is. Ik vond het veiliger om zelf bij de verhaalkop te werken, zeker nu de kuil verzwaard was.

Wel realiseer ik me dat als er maar één man bij de verhaalkop staat, er niemand op tijd bij de noodstop kan komen.

Het gebeurt niet op regelmatige basis dat we met te weinig man naar zee gaan.

Na het ongeval brachten we Flikweert naar de kombuis en kwam de schipper om te zien wat er zou moeten gebeuren.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 19 januari 2004 was de "Eben Haëzer" met vismerk OD 8, aan het vissen op de Noordzee. De omstandigheden waren: een windkracht 6 à 7 Bft., een zee van ongeveer twee meter en regenachtig weer. Omstreeks 15.00 uur raakte een bemanningslid tijdens werkzaamheden aan dek ernstig gewond.

De "Eben Haëzer" voer met vijf in plaats van de op het "Certificaat van Deugdelijkheid" voorgeschreven zes bemanningsleden en was dus onderbemand. Van de vijf bemanningsleden was één persoon een stagiair. De stagiair voer normaal op de "Vertrouwen" met vismerk GO 37, maar omdat deze een week stillag, ging de stagiair nu mee als opstapper aan boord van de OD 8. De manier van werken op de beide schepen komt grotendeels overeen.

Tijdens het halen van de netten had de stagiair de taak om aan de stuurboordzijde de jomperhaak in te pikken en daarna op het voorschip het loshangende gedeelte van de zaklijn op een bolder te beleggen.

De jomperdraad komt strak te staan door het gewicht van de zak als de zaklijn wordt gevierd. De zak was in dit geval extra zwaar omdat er veel stenen in zaten.

De matroos die de zaklijn bediende, ging ervan uit dat het veilig was de lijn te vieren. Echter, hij had op dat moment geen zicht op de positie van de stagiair.

Het is aannemelijk dat de stagiair over de verschansing heeft gehangen om de zaklijn te pakken, met als gevolg dat hij in een gevaarlijke positie stond. Het was van de matroos verstandiger geweest om voor het laten vieren van de zaklijn zich te vergewissen van de positie van de stagiair, zodat hij had kunnen wachten totdat de stagiair met zijn werk klaar was en in een veilige positie stond. Door zijn positie aan dek tijdens het vieren van de zaklijn is de stagiair bekneld komen te zitten tussen de jomperdraad en de verschansing. Hij kon loskomen met behulp van de andere bemanningsleden.

Voor zover is na te gaan is de eerste hulp door de bemanning goed uitgevoerd. Wel dient onmiddellijk na een ernstig ongeval radiomedischadvies te worden ingewonnen door de schipper en niet, zoals nu is gebeurd, daarmee te wachten totdat het schip binnen telefoonbereik was. Indien het schip buiten telefoonbereik is, dient de communicatieapparatuur aan boord gebruikt te worden voor het aanvragen van radiomedischadvies. Het slachtoffer is op advies van de arts van de Radio Medische

Dienst van boord gehaald en met een reddingboot aan wal gezet en vervolgens voor behandeling naar het Dijkzigt ziekenhuis in Rotterdam gebracht. Zoals het er nu naar uit ziet zal het slachtoffer geen blijvend letsel overhouden aan dit ernstige ongeval. Naar aanleiding van dit ongeval kan de volgende lering worden getrokken. Een stagiair is in eerste instantie aan boord om het vak te leren. Bij het inzetten van een stagiair dienen overige bemanningsleden extra alert te zijn. Een stagiair mag nooit dienen als vervanging van een volwaardig bemanningslid. Het onderbemand varen heeft er in deze zaak waarschijnlijk aan bijgedragen dat dit toch is gebeurd. Verder mag een schip pas naar zee vertrekken als het bemand is conform het "Certificaat van Deugdelijkheid". Na een ernstig ongeval dient er onmiddellijk contact opgenomen te worden met de Radio Medische Dienst. Schippers dienen zich van bovenstaande punten goed bewust te zijn en strikt toe te zien op de naleving hiervan.

5. *Het oordeel van de Raad*

Toedracht

De "Eben Haëzer" OD 8 was op maandag 19 januari 2004 uit Stellendam naar zee vertrokken om te gaan vissen op de Noordzee. Het was regenachtig en er stond een flinke wind uit het zuidwesten, kracht 6 Bft. De golven kwamen ook uit die richting en waren circa twee meter hoog. De bemanning van het schip bestond totaal uit vijf personen. De schipper voer als invalschipper. Hij was in het bezit van diploma SW VI en Marcom A en voer normaliter als machinist aan boord. Hij was mede-eigenaar van het schip. Eén van de matrozen was een stagiair in opleiding voor het diploma SW V. Hij had al een halfjaar als stagiair aan boord van de GO 37 gevaren, maar omdat dit schip een stilligweek had, was hij deze week opgestapt aan boord van de OD 8.

Rond 15.00 uur werd er gehaald na de vierde trek. De stagiair werkte aan dek aan stuurboord, samen met een ervaren matroos. Het net was langs zij en de zaklijn was door de matroos op de verhaalkop ingedraaid tot de staart bij de verschansing hing. Omdat hij de staart daarbij in de gaten moet houden, staat de matroos bij de verhaalkop dan met zijn rug naar het voorschip.

De stagiair pikte de jomperhaak in een oog van het net en liep vervolgens naar voren om het loze deel van de zaklijn op te pakken en deze vooruit op de bolder vast te zetten. Nadat hij de matroos bij de verhaalkop was gepasseerd, gooide deze de zaklijn op de verhaalkop los. De jomperdraad kwam hierop strak in de richting van het voorschip en schoof langs de verschansing naar voren. De stagiair bevond zich op dat moment om onverklaarbare reden bij de verschansing, boog er volgens de schipper zelfs overheen, en werd bekneld tussen de strakkomende jomperdraad en de verschansing. Hij werd een stukje meegeschoven naar voren.

Nadat hij de zaklijn van de verhaalkop had losgegooid, draaide de matroos bij de verhaalkop zich om naar het voorschip en zag de stagiair klem zitten. Door de wind en het geluid van de lier had hij verder niets gehoord. Hij ging direct naar de stagiair

U 13

toe en probeerde de jomperlijn weg te duwen. De zak was vrij zwaar door stenen in het net, waardoor er veel spanning op de jomperdraad stond en deze niet zomaar was weg te duwen. Even later schoot de jomperlijn verder naar voren en kwam de stagiair vrij.

De toegeschoten bemanningsleden brachten het slachtoffer, dat nog goed bij kennis was, naar de kombuis en trokken zijn oliegoed uit, waarna hij op de bank in de messroom is gaan zitten. Hij had pijn in de borst, zijn rug was blauw en geschaafd maar bloedde niet, hij had bloed in zijn mond, kon niet goed praten en had moeite met ademen.

Op de brug draaide de schipper de zakken naar boven en ging naar beneden naar het slachtoffer. Hij besloot hierop de tuigen verder binnen te halen en richting wal te varen. Er bleef een matroos bij het slachtoffer. Eenmaal binnen telefoonbereik heeft de schipper via Post Ouddorp en de Kustwacht met een arts van de Radio Medische Dienst (RMD) gesproken. De arts adviseerde om het slachtoffer met de reddingboot van boord te halen. De reddingboot was omstreeks 18.30 uur langs, nam het slachtoffer over en bracht hem naar Stellendam alwaar de ambulance gereed stond voor vervoer naar het Dijkzigt ziekenhuis in Rotterdam.

In het ziekenhuis constateerde de arts dat het slachtoffer vier gebroken ribben had, twee gekneusde ribben, een op drie plaatsen gebroken kaak en een vleeswond op zijn rug. Hij verbleef een week in het ziekenhuis waar hij werd geopereerd aan zijn kaak. De verwachting was dat hij geheel zou herstellen en na zes à zeven weken weer aan de slag kon.

Beschouwing

Het werken op boomkorkotters is zware en risicovolle arbeid, waarbij de meeste ongevallen plaatsvinden bij het binnenhalen van de viskuil wanneer er met diverse lijnen en kabels en een zware last wordt gewerkt. Er waren in dit geval bovendien nog een aantal bijzondere omstandigheden: het was winter met regenachtig weer, een harde wind en flinke golven, de kuil was door stenen zwaarder dan gebruikelijk, terwijl de matroos die gewond raakte nog in opleiding was en de schipper op de brug als invalschipper voer. Het schip was onderbemand.

De Raad heeft een en ander nader onderzocht.

De bemanning

De "Eben Haëzer" was met totaal vijf man naar zee vertrokken. Ingevolge de Staat van Voorgescreven Bemanning dient de totale bemanning uit zes personen te bestaan. De schipper dient over een SW V diploma te beschikken. De invalschipper voer normaal als machinist aan boord en beschikte over een SW VI diploma.

Hiermee mocht hij als plaatsvervangend schipper varen op een vissersvaartuig van deze grootte. Hij was mede-eigenaar van de OD 8 en voer sinds 1998 aan boord van dit schip. Ten tijde van de zitting had hij inmiddels zijn SW V diploma behaald.

De stagiair zat op de Visserijschool in Stellendam en volgde de opleiding voor het diploma SW V. Hij zat in zijn stagejaar en voer sinds de zomer van 2003 als stagiair op de GO 37. Omdat dit schip een stilligweek had, was hij opgestapt aan boord van de OD 8.

De "Eben Haëzer" voer feitelijk onderbemand, met een nog jonge plaatsvervangend schipper, terwijl de matroos/stagiair nog in opleiding was en als onervaren en niet gekwalificeerd moest worden beschouwd en tijdens werkzaamheden aan dek goed in de gaten had moeten worden gehouden.

De Raad is van oordeel dat de "Eben Haëzer" OD 8 met deze onvoldoende bemanning niet naar zee had mogen vertrekken.

Het is de reder/eigenaar die in voldoende middelen moet voorzien om veilig te kunnen varen. Deze is daarin nalatig geweest. Vooral onder slechte weersomstandigheden als ten tijde van het ongeval dient een bemanning goed op elkaar te zijn ingespeeld en is het niet verstandig om een stagiair dan zonder toezicht in te zetten als een volwaardige matroos. Het beroep van matroos in de zeevisvaart vraagt niet voor niets bekwaamheid en ervaring.

Waar de Scheepvaartinspectie in deze minder of helemaal niet meer controlerend optreedt, is het vooral de verantwoording van de eigenaar/reder om ervoor te zorgen dat zijn schepen naar zee gaan met een voldoende en gekwalificeerde bemanning. Het bevreemdt de Raad dat de Scheepvaartinspectie in deze achteraf geen klacht tegen de schipper heeft ingediend op grond van artikel 48, lid 1, Schepenwet.

Het ongeval

De stagiair raakte bij het strak komen van de jomperlijn beklemd tussen de jomperlijn en de verschansing. Hij moet zich dus tussen de door hemzelf ingepikte jomperlijn en de verschansing hebben bevonden. Dat is dan een gevaarlijke plaats. Nadat hij de jomper had ingepikt, was verwachtbaar dat deze strak zou komen door het losgooien van de zaklijn en het vervolgens indraaien vanaf de brug. Toen de matroos bij de verhaalkop de zaklijn op de verhaalkop op de gebruikelijke wijze had losgegooid nadat de stagiair hem was gepasseerd, kwam de jomper meteen strak, mede omdat het net zwaar was van stenen.

Achteraf bezien had de matroos er verstandiger aan gedaan om de werkwijze aan dek met de stagiair door te nemen en de eerste dagen aan boord voorzichtig te werk te gaan met het losgooien van de zaklijn.

Anderzijds had de stagiair echter al enige tijd stage gelopen aan boord van de GO 37 en bij het halen van de eerste trekken die dag was het goed gegaan. De matroos ging er dan ook vanuit dat de stagiair wist hoe hij de zaklijn veilig kon pakken, zonder op een gevaarlijke plaats te gaan staan. Helaas gebeurde dat wel.

Het werken aan de verhaalkop is zo gevaarlijk dat de man daar al zijn aandacht nodig heeft voor zijn eigen veiligheid en moeilijk kan toezien op het veilig handelen van een stagiair. De Raad is van oordeel dat matroos Klijn aan de verhaalkop dan ook geen verwijt kan worden gemaakt dat hij de stagiair niet in de gaten hield of niet eerst omkeek alvorens de zaklijn los te gooien. Er had voor het toezicht op de stagiair een tweede matroos aanwezig moeten zijn.

De schipper op de brug heeft weliswaar toezicht op de veiligheid aan dek, maar is wat dat betreft ook weinig te verwijten omdat hij geen zicht heeft op de verhaalkop. Voor wat betreft de handelingen daar moet hij vertrouwen op de bekwaamheid en het veiligheidsbewustzijn van degenen daar werken. Bij vertrek had de schipper de

U 13

matrozen erop gewezen dat er een stagiair meeging. Wel had hij een extra matroos aan dek moeten inzetten, maar die was niet aan boord.

De schipper heeft de stagiair bij het ongeval over de verschansing zien buigen, kennelijk om daar de zaklijn te pakken. Dit was onnodig en gevaarlijk. De zaklijn ligt in slagen aan dek schuin naast en achter de man bij de verhaalkop en kan daar worden opgepakt. Tijd om in te grijpen was er niet voor de schipper.

Een geluk bij het ongeluk was dat het slachtoffer niet door de jomperlijn over de verschansing overboord is getrokken. Gezien de lage watertemperatuur en dat het slachtoffer alleen oliegoed droeg en geen beschermende kleding tegen onderkoeling, alsmede dat het gezien de weersomstandigheden niet eenvoudig zou zijn geweest om hem weer op te pikken, zou de drenkeling dit waarschijnlijk niet hebben overleefd.

Eigen verantwoordelijkheid

Een ervaren matroos draagt in grote mate een verantwoordelijkheid voor zijn eigen veiligheid. Van een minder ervaren matroos of van een stagiair kan en mag, zoals wederom is gebleken, dit enerzijds niet worden verwacht en dient bij het opdragen van werkzaamheden daar rekening mee te worden gehouden en navenant toezicht te worden uitgeoefend.

Anderzijds moet ook een stagiair zijn eigen veiligheid, voorzover binnen zijn mogelijkheden, goed in de gaten houden en ook zonder aanwijzingen van de schipper of anderen er zelf op letten om niet onnodig op een gevaarlijke plaats aan dek en/of in de werkweg van lijnen te gaan staan. Het is een gegeven dat ongevallen met de tuigbehandeling aan boord van boomkorkotters vaak bij de verschansing plaatsvinden en het is zaak om daar vandaan te blijven anders dan voor beslist noodzakelijke werkzaamheden.

Het slachtoffer was voor het eerst aan boord en had daarvoor een halfjaar aan boord van de GO 37 gevaren. Daar had hij ook aan dek meegewerkt. Hij gaf in zijn schriftelijke verklaring aan dat er op de GO 37 op nagenoeg dezelfde manier werd gewerkt als aan boord van de OD 8.

Acties na het ongeval

Door de schipper en de andere bemanningsleden werd na het ongeval snel gehandeld. Het slachtoffer werd naar de messroom gebracht, zijn verwondingen werden geïnspecteerd, er werd met hem gesproken en er bleef een man bij hem toen men de tuigen ging halen om op te gaan stomen. De schipper nam, nadat hij binnen telefoonbereik was, contact op met de wal en werd door de Kustwacht doorverbonden met een arts. Het slachtoffer werd na overleg met de arts met de reddingboot van boord gehaald voor overbrenging naar een ziekenhuis op de wal. Hij had zijn kaak en meerdere ribben gebroken en verbleef een week in het ziekenhuis. De verwachting was dat hij na zes à zeven weken weer volledig zou zijn hersteld. Gezien de verwondingen van het slachtoffer, bloed in de mond, pijn in de borst en het moeite hebben met ademen, beveelt de Raad aan om in dergelijke gevallen niet te wachten tot het schip binnen telefoonbereik is, maar direct contact op te nemen met de Radio Medische Dienst.

Conclusie

De "Eben Haëzer" was niet alleen onderbemand maar met de stagiair ook kwalitatief onvoldoende bemand en had niet naar zee mogen vertrekken. De eigenaar is nalatig geweest in het verstrekken van voldoende middelen (personeel) om veilig te kunnen werken. De stagiair werd nu zonder voldoende toezicht ingezet aan dek als een volwaardige matroos, met een noodlottig gevolg. Hij begaf zich bij de verschansing onnodig in een onveilige en gevaarlijke positie en werd door de plotseling strak komende jomperlijn beklemd tussen de verschansing en de jomperlijn, waarbij hij ernstig letsel opliep.

Lering

1. Er was geen toezicht op de stagiair die zich in een gevaarlijke positie begaf en daardoor ernstig gewond raakte.
2. Bij het halen niet onnodig dicht bij de verschansing staan en vrijblijven van het bewegingsgebied van lijnen.
3. Bij letsel aan de borstkas met kans op gebroken ribben, bloed in de mond, pijn in de borst en moeite met ademen is het verstandig zo snel mogelijk contact op te nemen met de Radio Medische Dienst.

Aanbeveling

1. Een stagiair niet zonder voldoende toezicht inzetten als een volwaardige matroos.
2. Schippers/eigenaren dienen zich bewust te zijn van de gevolgen voor de veiligheid bij onderbemand varen. Het is nu betrekkelijk goed afgelopen, maar als het slachtoffer overboord zou zijn getrokken door de jomperlijn, wat niet ondenkbeeldig is, zou de afloop voor de betrokkene ernstiger, en waarschijnlijk zelfs dodelijk, zijn geweest.

Aldus gedaan door mr. E.A. Bik (plv.) voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, F. Karmelk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads plv. secretaris mr. C.J.R. Eijsbouts, en uitgesproken door de voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 28 oktober 2005.

E.A. Bik
C.J.R. Eijsbouts

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet: www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart