



## Nr. 3

### **UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 2 februari 2009 waarbij, aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig 'Adriaantje' UK 2, een opvarende overboord raakte tijdens viswerkzaamheden en hierdoor verdronk**

Op 2 februari 2009 raakte een opvarende van het Nederlandse vissersvaartuig 'Adriaantje' UK 2, tijdens viswerkzaamheden overboord en kwam door verdrinking om het leven.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 17 juli 2009 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 'Adriaantje' UK 2;
2. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 6 maart 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van schipper A. Romkes, inclusief een schets als bijlage;
3. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 6 maart 2009, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van werktuigkundige M. Zegel;
4. een document 'Melding vervolgd' d.d. 3 februari 2009 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
5. e-mailcorrespondentie tussen S. den Breejen van de IVW en C. van der Velden van de IVW betreffende vaarbevoegdheidsbewijzen;
6. een brief d.d. 3 oktober 2009 houdende schriftelijke vragen van de Raad voor de Scheepvaart aan schipper A. Romkes en werktuigkundige M. Zegel van de 'Adriaantje' UK 2, met schriftelijke antwoorden hierop van schipper A. Romkes, d.d. 8 oktober 2009.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 11 december 2009.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen.

Als getuigen waren behoorlijk opgeroepen: schipper A. Romkes en werktuigkundige M. Zegel van de 'Adriaantje' UK 2. Beide getuigen zijn niet ter zitting verschenen.

Met instemming van de Inspecteur voor de Scheepvaart is de behandeling ter openbare zitting voortgezet.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

#### **2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:**

##### **A. Het schip**

De 'Adriaantje' UK 2 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Adriaantje Holding B.V. te Urk. Het schip is in 1990 gebouwd, is 42,45 meter lang, meet bruto 498 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1470 kW. De lading bestond uit vers gevangen vis.

##### **B. Het ongeval**

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

###### **Schipper A. Romkes:**

Ik ben in het bezit van diploma SW V, Marcom A en radarnavigator. Ik ben in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs nr.: 8500168570/10011116.

Ik vaar vanaf mijn 16e jaar. Altijd op de UK 2. Ik vaar zo'n 15 jaar als schipper.

Wij waren maandagochtend rond 08.00 uur vertrokken uit Delfzijl. Wij waren rond 15.00 uur op de visgronden en zetten de netten rond 15.30 uur uit voor de eerste keer.

Het ongeval vond plaats tijdens het voorbereiden en uitzetten voor de derde vistrek rond 21.30 uur. Er



stond een windkracht 7 Bft. uit het oosten. Er stond een oostelijke stroming. Sterkte onbekend. Een inschatting van de hoogte van de zeevang was 1,5 à 3 meter. Ik lag voor de wind en de motor stond op stationair met de schroef erop.

De bakboordploeg bestond uit Melle Zegel, Edwin Lamers en het latere slachtoffer Geert Tjebbenov. De stuurboordploeg bestond uit Frederik van Urk en Jelle Meindert de Boer. Normaal gaat het halen als volgt. Ik draai de vislijnen binnen. Als de vistuigen boven komen, zet ik de gieken circa in 45 graden stand.

Melle Zegel heeft toen aan bakboordzijde met de haakstok het paktouw gepakt, welke aan de aatjeslijn bevestigd zit. Edwin, Melle en Geert hebben de aatjeslijn aangetrokken en Melle Zegel heeft hem vervolgens op de kop van de lier gelegd. Edwin heeft de aatjeslijn op de bolder op het voorschip vastgezet, om te zorgen dat het tuig niet rondgaat. Zie getekende schets.

Geert heeft vervolgens de jomper ingepikt om de zak naar voren te trekken. Na het legen van de zak met vis boven de stortbak, wordt de zak naar achteren getrokken aan dek. De jomper wordt uitgepikt. Edwin knoopte de zak vervolgens weer dicht. Geert zag dat de aatjeslijn te strak stond en liep naar voren om hem bij te vieren.

Op het moment dat Geert dwars van de stortbak was, maakte het vistuig een beweging. Het paktouw vloog achter Geert's rug en door een tweede haal van het tuig werd Geert over de verschansing getrokken.

Het touw zat, wat ik zag, achter zijn rug. Toen ik het touw achter zijn rug zag, heb ik gegild, maar toen was het al te laat. Het was toen rond 21.30 uur 's avonds.

Geert zag de aatjeslijn zelf te stijf staan en ging er uit eigen beweging naar toe, volgens mij. Dit is routinewerk en komt wel vaker voor dat het touw te stijf of te slap staat. Geert had voldoende rust gehad van te voren en had geen wacht gelopen.

Toen ik Geert overboord zag gaan, heb ik direct de motor stop gezet, eigenlijk gelijktijdig. Ik heb toen de boei met lijn en de boei met licht aan dek gegeven en de bemanning aan dek heeft de twee boeien gegooid. Ik ben weer naar binnen gerend. Het schip lag west voor, maar het schip verlijerde flink van Geert. Direct hierop heb ik de motor op achteruit getrokken, toen was Geert al 100 meter achter de kotter. Maar de motor viel uit. Ik heb naar de werktuigkundige Melle Zegel geschreeuwd dat de motor uitgevallen was. De motor viel wel vaker uit als ik te abrupt achteruit gaf. Tijdens manoeuvreren zet ik in de haven de bypass schakelaar (voor de smeerolie en motorstop functies) meestal om. Dat heb ik nu niet gedaan. De motor is waarschijnlijk op smeeroliedruk gestopt.

Edwin Lamers heeft na zo'n 2 à 3 minuten gezien dat Geert naar beneden zank. Geert was bij bewustzijn en heeft geprobeerd naar de kotter te zwemmen. Het zeewater was rond 5 graden Celsius volgens de Duitse kustwacht. Geert droeg zijn oliejas, oliebroek en laarzen, gewone laarzen. De bemanning en Geert droegen geen zwemvest, was dat maar zo. Ik heb de standaard zwemvesten, het bloktype, aan boord, maar geen werkvesten. Ik heb direct na het ongeval werkvesten, merk Hamar MP4 EN1095 (non Solas en non Wheelmark), aangeschaft en een lijnwerptoestel bij het VEVC te Urk. Op zee wordt geen alcohol gedronken. Geert en ik waren niet onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen. Op de kaartplotter heb ik direct na het overboord slaan de MOB-positie ingevoerd. Ik heb een MOB-boot aan boord en een motor in de machinekamer, maar daar is geen tijd voor geweest. Toen Geert wegzank, heb ik op kanaal 16 direct Mayday gegeven en de positie doorgegeven. Hierop kwamen direct collega's. Een van mijn collega's, welke weet ik niet, heeft direct de visafslag gewaarschuwd en het bericht is per fleetnet verspreid. Hierop krijgen alle afslagkotters direct het bericht. De afslag heeft direct de kustwacht gewaarschuwd. Er is een zoekactie gestart. Wij zijn over de MOB-positie gaan vissen, tezamen met collega's. Circa twee uur later waren er twee helikopters (een Duitse en een Nederlandse), 15 kotters, twee kustwachtschepen, een Marineschip (Deens), en twee reddingsboten. Deze hebben tot 06.00 uur dinsdagochtend 3 februari gezocht en zijn toen gestopt.

De vissersvloot is doorgedaan en de UK 292 heeft op de MOB-positie het stoffelijk overschot van Geert Tjebbenov gevonden. Wij hebben Geert overgenomen en zijn teruggestoomd naar Delfzijl. Ik heb als enige gezien hoe het gebeurd is aan boord.

### **Werktuigkundige M. Zegel:**

Er stond een bries, maar het viel erg mee. Het was niet erg slecht weer. Het schip slingerde niet overmatig. Het ongeval gebeurde maandagavond 2 februari rond 20.00 à 21.00 uur. De tijden weet ik niet exact.

De tuigen waren voorgekomen en de netten geleegd. Ik was de zak aan het dichtknopen ter voorbereiding van het opnieuw zetten. De schipper Albert Romkes riep opeens: 'Kijk uit!', wat ik niet verwachtte, mede vanwege de weersgesteldheid.

Ik verwachtte geen zeeën over of andere onvoorziene gebeurtenissen. Toen zag ik nog net Geert overboord gaan. Waardoor heb ik niet gezien. Ed Lamers was samen met mij met de zak aan bakboord bezig en Freddy van Urk en Jelle de Boer waren met de zak aan stuurboord bezig. Ik schoot op het boord aan om te kijken wat te doen. Ik riep: 'Pak je vast!', maar Geert greep mis en miste het net. Hij ging tussen het net aan het tuig en het net aan boord door.

Ik heb hem nog de haakstok toegereikt van circa 1,5 meter lang, maar deze was te kort. Alles ging erg vlug. Er kwam iemand met de boeien en een ander met touw. Geert probeerde te zwemmen, maar de



kotter ging hard van hem af. De wind stond dwars aan bakboord op de kotter. Geert droeg zijn oliekleeding en laarzen.

Na het ongeval zijn er werkvesten aangeschaft en hebben we met z'n allen afgesproken deze tijdens dekwerkzaamheden op zee te dragen.

De boeien kwamen niet ver genoeg. Ik heb er één gegooid en die andere jongens de andere boei, welke vanaf de brugvleugels kwamen. Ik weet niet of de schipper ze aangegeven heeft of waren opgehaald. De boeien dreven met het schip mee. De schipper heeft nog achteruit geslagen maar voordat de kotter reageerde was Geert al verdwenen. De motor was afgeslagen en op aanwijzing van de schipper heb ik de motor herstart. De motor was gestopt vanwege te lage smeeroliedruk. Normaal bypassed de schipper dit tijdens manoeuvreren met een knop. Dit was nu niet gebeurd. Na het herstarten van de motor was Geert verdwenen. De boei met het licht zagen we nog wel. Geert was zichtbaar, goed zichtbaar door alle dekverlichting. Er is geen zoeklicht gebruikt. Dit was niet nodig en ook zat het aan stuurboordkant. Er was voldoende licht.

Voorafgaand aan de zitting heeft – op hierna volgende schriftelijke vragen van de Raad – schriftelijk geantwoord:

#### **Schipper A. Romkes:**

- 1) Blijft u altijd vooruit draaien als de aatjeslijn en daarop volgend de jomper worden ingehieuwd?  
*Bij het inhieuwen van de aatjeslijn liggen we stil en is de schroef buiten werk.*
- 2) Hoe kan het gebeuren dat, tijdens het halen van het vistuig, de aatjeslijn die was vastgezet op de bolder, ineens te strak komt te staan?  
*Met buig weer en het tuig hangt in de punt van de giek, komt de aatjeslijn strak te staan door het slingeren van het tuig (met stil weer niet).*
- 3) Sloeg u al harder vooruit om de zak overboord te stomen?  
*Nee, ze waren bezig om de zak weer dicht te maken; als die dicht is stomen we hem er uit.*
- 4) Was er al een gedeelte van het achternet overboord gehaald en zat de aatjeslijn dan niet met een slag om het achternet?  
*Het hele net, behalve de zak, hangt buitenboord. De aatjeslijn zit nooit met een slag om het achternet.*
- 5) Hoe zit het paktouw aan de aatjeslijn bevestigd, is dit gesplitst of is het met een schuifring/oog bevestigd?  
*Het paktouw zit met schuifring om de aatjeslijn.*
- 6) De aatjeslijn zat op de voorbolder vast. Aan welke kant zit dan het paktouw?
  - a) tussen de bolder en de voorslee, of
  - b) achter de bolder en de voorslee.*a) Tussen de bolder en de voorslee.*
- 7) Hoe kan het paktouw door de lucht vliegen?  
*Door het slingeren van het tuig en de sterke wind kon het paktouw soms door de lucht waaien en viel het toevallig om het naar voren lopende slachtoffer heen, wat hem door een slinger van het tuig noodlottig werd.*

### **3. Het onderzoek ter zitting**

Beide opgeroepen getuigen, schipper A. Romkes en werktuigkundige M. Zegel, zijn niet ter zitting verschenen waardoor er geen verklaringen zijn opgenomen.

### **4. Het standpunt van de Inspecteur**

Allereerst wil ik namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mijn medeleven betuigen aan de nabestaanden van het slachtoffer.

Op 2 februari 2009 verdrong een bemanningslid van de 'Adriaantje', UK 2, toen hij overboord sloeg tijdens visserijwerkzaamheden op de Noordzee.

Het was de eerste visdag van de UK 2. Na 's morgens te zijn vertrokken, was het omstreeks 21.30 uur, tijdens de voorbereidingen van de derde trek, dat het ongeval zich voltrok. Het was donker, windkracht 7 Bft. en een zeegang van 1,5 a 3 meter. Het schip slingerde matig. Voor het legen en weer uitzetten van de netten was de bemanning aan dek. Er liepen daarbij verschillende lijnen van het vistuig over dek. Toen een bemanningslid langs een van de lijnen liep, kwam deze lijn na een slingering van het schip stijf te staan en trok hem overboord. In eerste instantie lag hij niet ver van het schip in het water, maar deze afstand werd snel groter. Verschillende pogingen om hem te pakken mislukten en op de koop toe sloeg de hoofdmotor ook nog af bij het te haastig achteruit slaan. Het slachtoffer probeerde nog naar het schip toe te zwemmen. Zijn oliegoed, laarzen en de zeewatertemperatuur van vijf graden maakten dat het slechts enkele minuten duurde voordat hij wegzonk. Zijn stoffelijke overschot is na



een zoekactie door collega-vissers gevonden en overgedragen aan de UK 2.

Weer is een visserman niet thuisgekomen. Het is alom bekend dat het werk aan boord van een kotter vol gevaren is. Regelmatig vallen er gewonden bij het werken met vistuigen op de slingerende schepen. Een enkele keer raakt een visser overboord, met in veel gevallen een fatale afloop. Keer op keer hamert de Raad terecht op het dragen van zwemvesten. Een slachtoffer blijft dan niet alleen drijven, maar is ook te traceren door een lampje en reflectie-materiaal op het vest. De ongemakken van het werken met een vest zijn een kwestie van gewenning en staan niet in verhouding tot het verlies van een mensenleven. De cultuurverandering die nodig is om zwemvesten te dragen aan dek van viskotters moet ingezet en gestimuleerd worden. Ook de inspectie kan hierin een rol vervullen. In koud zeewater op de Noordzee is een drenkeling zonder vest nagenoeg kansloos.

De schipper van de UK 2 heeft zijn conclusie reeds getrokken. Inmiddels zijn werkwemvesten aangeschaft en is afgesproken deze te dragen bij werkzaamheden aan dek. Ik hoop dat andere schippers dit voorbeeld volgen zonder zelf het verlies van een bemanningslid te moeten meemaken. Het is spijtig dat de schipper van de UK 2 niet bij deze zitting aanwezig is om zijn opgedane ervaringen breed kenbaar te maken.

Een nauwkeurige reconstructie van de oorzaak is moeilijk doordat getuigen niet zijn verschenen op de zitting. Ik ben van mening dat in deze zaak de belangrijkste lering is te trekken uit het beperken van de gevolgen. Ik adviseer de Raad dan ook deze zaak af te ronden met de tot nu toe beschikbare informatie.

## 5. Het oordeel van de Raad

### *Toedracht*

Op 2 februari 2009 is op het vissersvaartuig 'Adriaantje' UK 2 tijdens het uitoefenen van de visserij een opvarende overboord geraakt en door verdrinking om het leven gekomen. Het ongeval gebeurde in positie 54° 34' N. en 005° 50' O.

De 'Adriaantje' UK 2 is op 2 februari 2009 om ongeveer 08.00 uur 's morgens uit de haven van Delfzijl vertrokken naar de visgronden. De reis daar naartoe verliep zonder incidenten en het schip arriveerde ter plaatse om ongeveer 15.00 uur. Om ongeveer 15.30 uur werden de netten gezet en werd begonnen met de eerste trek. Het ongeval vond plaats tijdens het voorbereiden en uitzetten van de netten voor de derde trek. Dit was omstreeks 21.30 uur. Er stond op dat moment een oostenwind met een kracht van 7 Bft., de stroom liep in oostelijke richting en er stond een deining/zeegang van 1½ tot 3 meter hoog. De 'Adriaantje' lag voor de wind en de motor liep stationair met de schroef erop. Door de wind en de zeegang slingerde het schip matig.

Voor het werken aan dek was de bemanning verdeeld in twee ploegen, een bakboordse en een stuurboordse. De bakboordploeg bestond uit de werktuigkundige en twee matrozen, waaronder het latere slachtoffer. De stuurboordploeg bestond uit twee matrozen.

De normale werkwijze aan bakboord, waar drie mensen staan, is dat de schipper op de brug de vislijnen binnen draait. Als de vislijnen boven water zijn, worden de gieken door de schipper in een stand van ongeveer 45° gezet. De werktuigkundige pakt dan met de haakstok het paktouw dat vastzit aan de aatjeslijn met een schuifoog. Met de drie opvarenden aan bakboord wordt het paktouw dan aangetrokken en door de machinist om de kop van de winch gelegd. Eén der aan bakboord ingedeelde matrozen zet de aatjeslijn op de bolder op het voorschip vast, dit om te voorkomen dat het tuig rondgaat. De andere matroos, in dit geval het latere slachtoffer, pikt op zijn beurt de jomper in om de zak naar voren te trekken. Na het legen van de zak boven de stortbak wordt de zak naar achteren aan dek getrokken en de jomper wordt uitgepikt. De eerstgenoemde matroos knoopt dan vervolgens de zak weer dicht. Het slachtoffer zag dat de aatjeslijn te strak stond en liep naar voren om de aatjeslijn bij te vieren. Volgens de schipper, die naar eigen zeggen de enige was die het slachtoffer overboord zag gaan, was het slachtoffer dwars van de stortbak toen het vistuig een onverwachte beweging maakte waardoor het paktouw achter de rug van het slachtoffer terecht kwam. Bij een volgende haal van het tuig werd het slachtoffer over de verschansing getrokken door het paktouw achter zijn rug.

De schipper heeft nog naar het slachtoffer geschreeuwd om hem te waarschuwen maar het was al te laat. Het tijdstip waarop het slachtoffer overboord viel, lag rond 21.30 uur.

Het is normale routine dat degenen die aan dek werken op een vissersvaartuig en zien dat de aatjeslijn te strak staat of komt, uit eigen beweging naar voren gaan om de lijn op te slacken. Dat de aatjeslijn te strak komt te staan, komt in de praktijk vaker voor.

Toen het slachtoffer overboord ging, heeft de schipper gelijk de schroef gestopt en de reddingsboeien met lijn en licht van de brug naar het werkdek gebracht. Door de daar aanwezige mensen werden ze naar de drenkeling gegooid. Op dat moment lag het schip een westelijke koers voor maar het schip verlierde snel, weg van het slachtoffer. Hierop heeft de schipper de motor op achteruit gezet, de drenkeling lag toen al op een geschatte afstand van 100 meter achter het vaartuig. Bij het achteruit zetten van de motor viel deze stil, geen onbekend verschijnsel op de UK 2. De werktuigkundige aan





dek werd door schreeuwen van de schipper attent gemaakt op het motorprobleem. Aan boord van de 'Adriaantje' was een override-schakelaar aangebracht om te voorkomen dat de motor tijdens manoeuvreren zou trippen op een te lage smeeroliedruk. De schipper heeft verzuimd deze schakelaar over te zetten alvorens achteruit te slaan waardoor waarschijnlijk de motor gestopt is op een te lage smeeroliedruk.

Nadat het slachtoffer twee à drie minuten in het water gelegen had, zonk hij langzaam weg, na een vergeefse poging om in de richting van het schip te zwemmen. Volgens een opgave van de Duitse kustwacht was de zeewatertemperatuur ter plaatse ongeveer 5°C.

Het slachtoffer droeg een oliejas en -broek en gewone laarzen maar geen zwem- of werkvest. De enige zwemvesten die aan boord beschikbaar waren toen het ongeval plaatsvond, waren van het bloktype. Dit type zwemvest is volkomen ongeschikt om te dragen tijdens werkzaamheden aan dek op een vissersvaartuig.

De schipper heeft bij het overboord raken van de matroos gelijk de positie van het schip ingevoerd op de kaartplotter en op kanaal 16 VHF heeft hij direct een Mayday-bericht met de positie uitgezonden. Van de MOB-boot die aan boord beschikbaar was, is geen gebruik gemaakt omdat het slachtoffer al heel kort nadat hij overboord geraakt was wegzonk. Bovendien was de buitenboordmotor van de MOB-boot opgeborgen in de motorkamer van de kotter en het zou te lang geduurd hebben om deze tijdig aan dek te krijgen en daarna de boot te water te laten.

Na het uitzenden van het Mayday-bericht waren de collega-vissers snel ter plaatse en de visafslag werd ingeschakeld. Het bericht werd snel verspreid via het zogenaamde 'fleetnet'. Ook de kustwacht werd ingeseind waarna een gecoördineerde zoekactie op touw werd gezet. De 'Adriaantje' UK 2 bleef zoeken en vissen op de MOB-locatie maar vond het slachtoffer niet. Op 3 februari 2009 om 06.00 uur werd de zoekactie naar het slachtoffer officieel gestopt. De te hulp geschoten vissersschepen bleven echter het gebied afzoeken en uiteindelijk heeft de UK 292 in de nabijheid van de MOB-positie het stoffelijk overschot gevonden. De UK 292 heeft het lichaam van het slachtoffer overgedragen aan de UK 2 waarna deze is teruggevaren naar de haven van Delfzijl. Hier zijn na aankomst diverse verklaringen van de bemanningsleden opgenomen. De schipper heeft verklaard dat hij de enige is die het bemanningslid overboord heeft zien gaan. De machinist en de andere matroos hebben wel de waarschuwingskreet van de schipper gehoord en zagen het slachtoffer nog net over de railing in zee verdwijnen zonder enig idee te hebben hoe dit kon gebeuren. Zij hielden zich beide bezig met het dichtknopen van de zak voor het opnieuw zetten van de netten. Volgens de werktuigkundige ging het slachtoffer tussen het net aan het tuig en het net aan boord door. Hij zag geen kans meer om het net te grijpen en ook de haakstok was te kort om de drenkeling te bereiken. De kotter verlierde erg snel. De beide matrozen aan stuurboordzijde waren bezig met het dichtknopen van de zak en hebben van het ongeval weinig of niets meegekregen. De boeien die van het dek in de richting van de drenkeling gegooid waren, dreven met het schip mee. Het zoeklicht, dat aan stuurboord zit, werd niet gebruikt omdat er voldoende werklichten aanwezig waren om het slachtoffer in de gaten te kunnen houden. Onder invloed van wind en zeegang draaide het schip direct na het ongeval bakboorduit.

### **Beschouwing**

De 'Adriaantje' UK 2 is een onder Nederlandse vlag varende vissersvaartuig met een l.o.a van 42,45 meter en een bruto-inhoud van 498 ton. Het schip is in 1990 in Nederland gebouwd voor de Adriaantje Holding B.V. te Urk. In het vaartuig staat een Stork motor waarvan het vermogen 1470 kW bedraagt.

Voor de zitting waren als getuigen opgeroepen de schipper van de 'Adriaantje' UK 2 en de werktuigkundige. Beiden gaven er de voorkeur aan niet voor de Raad te verschijnen. Ook de reder of een vertegenwoordiger was niet op de zitting aanwezig.

De schipper was in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs Visserij. De werktuigkundige was niet in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs en de bemanningssamenstelling voldeed dus niet aan de eisen van het Minimum Safe Manning Document.

Door de Inspectie Verkeer en Waterstaat is naar de oorzaak van de scheepsramp een onderzoek ingesteld. Zowel de schipper als de werktuigkundige zijn door een nautisch inspecteur van de IVW gehoord maar wensten beiden niet nader door de Raad te worden gehoord. Wel zijn er op 3 oktober 2009 een aantal schriftelijke vragen gesteld aan de schipper en de werktuigkundige en op 8 oktober 2009 werd hierop schriftelijk door de schipper geantwoord.

Hoewel de precieze toedracht met gebruikmaking van de beschikbare informatie niet is komen vast te staan, acht de Raad het niet uitgesloten dat het slachtoffer reeds bezig was met het opslacken van de aatjeslijn op de bolder. Hij heeft hierbij mogelijk in een bocht van het paktouw gestaan dat nabij de bolder slack op het dek ligt. Het paktouw zit met een oog bevestigd aan de aatjeslijn. Dat oog zit, als de aatjeslijn op de voorbolder is belegd, tussen de bolder en de voorslee. Als de aatjeslijn snel uitloopt, kan het paktouw plotseling strak komen en is het mogelijk dat de man aan dek, die in de bochten van het paktouw staat, door het paktouw overboord wordt getrokken.

Het was de eerste visdag van de 'Adriaantje' UK 2 en het is derhalve aannemelijk dat er geen sprake was van oververmoeidheid bij de bemanningsleden, ook niet bij het slachtoffer. Helaas droeg het slachtoffer, evenals zijn collega's, geen werkvest en in het koude zeewater, volgens de Duitse



kustwacht ter plaatse ongeveer 5° Celsius, hebben drenkelingen dan geen schijn van kans. Inmiddels heeft de reder een aantal werkvesten aan boord geplaatst en er is – terecht – nu ook voorzien in een lijnwerptoestel om een drenkeling te kunnen bereiken als hij op grotere afstand van het schip raakt. Boeien hebben, dat is ook nu weer gebleken, weinig nut omdat zij, evenals het schip, van de drenkeling af drijven en met de kleding die de drenkeling droeg, kon hij onmogelijk naar het schip of de boeien zwemmen.

De Raad heeft bewondering voor de reddingsactie die direct na het ongeval op gang gekomen is en waaraan een groot aantal schepen heeft deelgenomen. Ook enkele helikopters werden ingezet en uiteindelijk heeft de inzet en de vakbekwaamheid van een collega-visser ertoe geleid dat, nadat de officiële instanties het zoeken naar de drenkeling reeds hadden gestaakt, het lichaam van het slachtoffer alsnog kon worden geborgen.

### **Conclusie**

Uit de beschikbare informatie kan worden opgemaakt dat het slachtoffer bij het opnieuw uitzetten van het vistuig de aatjeslijn heeft willen opvieren, of heeft opgevierd, en daarbij of direct daarop door het plotseling strak komende paktouw over boord is getrokken. Toegeworpen boeien bereikten het slachtoffer niet, een toegestoken pikhaak was net te kort. In het koude zeewater heeft het slachtoffer dat geen zwemvest droeg, het snel verlijerende schip niet meer kunnen bereiken en zich ook niet boven water kunnen houden totdat het schip hem weer had bereikt.

### **Lering**

1. Het werken aan dek van een slingerend vissersschip is en blijft een uiterst risicovolle aangelegenheid, waarbij de grootst mogelijke oplettendheid dient te worden betracht.

### **Aanbeveling**

1. De Raad beveelt wederom (zie uitspraak 11/98) reders in de zeevisserij aan hun schepen uit te rusten met (automatisch) opblaasbare reddingvesten of werkvesten, en beveelt reders en schippers aan hun bemanningen te verplichten deze in ieder geval bij werkzaamheden aan dek tijdens zwaar weer, te dragen.

Aldus gedaan door mr. U. W. baron Bentinck voorzitter, A.J. Both, J.L.A. van Aalst en N.J. Pronk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door voorzitter mr. U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van vrijdag 19 maart 2010.

*U.W. baron Bentinck,  
voorzitter*

*D.J. Pimentel,  
secretaris*

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:  
[www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart