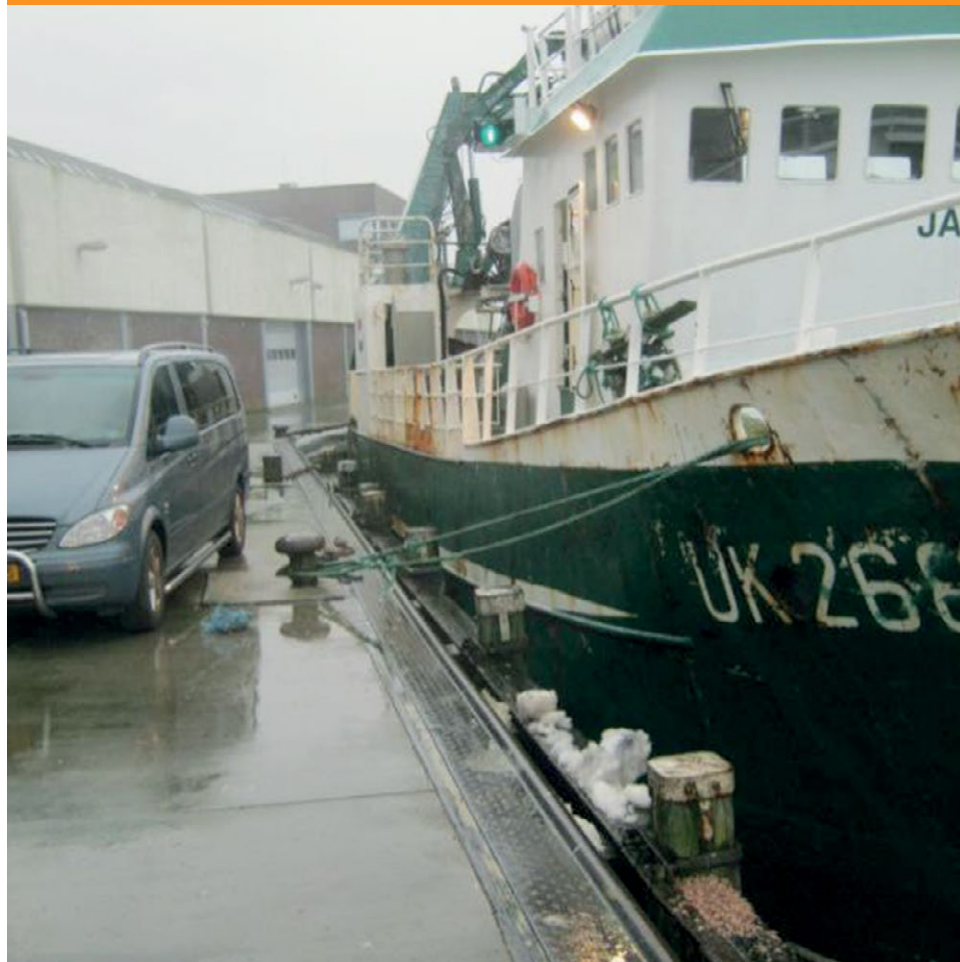




ONDERZOEKRAAD
VOOR VEILIGHEID

Dodelijke beknelling tussen wal en schip tijdens aanmeren

UK268 Jacoba Alyda, Lauwersoog



Dodelijke beknelling tussen wal en schip tijdens aanmeren

UK268 Jacoba Alyda, Lauwersoog

4 december 2013

Den Haag, december 2014

De rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid zijn openbaar.

Alle rapporten zijn beschikbaar via de website van de Onderzoeksraad www.onderzoeksraad.nl

Bron coverfoto: Inspectie SZW-Directie Arbo

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

In Nederland wordt ernaar gestreefd het gevaar van ongevallen en incidenten zoveel mogelijk te beperken. Wanneer het toch (bijna) misgaat, kan herhaling voorkomen worden 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. De Onderzoeksraad is in een aantal gevallen verplicht onderzoek te doen.

Onderzoeksraad

Voorzitter: mr. T.H.J. Joustra
prof. mr. dr. E.R. Muller
prof. dr. ir. M.B.A. van Asselt

Algemeen secretaris: mr. M. Visser

Bezoekadres: Anna van Saksenlaan 50
2593 HT Den Haag

Postadres: Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Telefoon: +31 (0)70 333 7000

Telefax: +31 (0)70 333 7077

Internet: www.onderzoeksraad.nl

N.B. Dit rapport is zowel in het Engels als in het Nederlands verschenen. Indien er verschil bestaat in de interpretatie van het Nederlandse en Engelse rapport, is het Nederlandse rapport leidend.

INHOUD

Inleiding	5
Toedracht en achtergrondinformatie	6
Analyse & conclusies	11
Lessen uit het voorval	12

Op 4 december 2013 vond er een dodelijk ongeval plaats aan boord van het vissersvaartuig UK268, *Jacoba Alyda*. Om een tros aan te pakken tijdens het aanmeren wilde een bemanningslid de kade opstappen, maar kwam hierbij tussen de kade en het schip terecht, waar hij bekneld raakte.

Het betreft een zeer ernstig ongeval als bedoeld in de *Casualty Investigation Code* van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en EU-richtlijn 2009/18/EG. Dit betekent dat Nederland als vlaggenstaat de plicht heeft ervoor zorg te dragen dat een veiligheidsonderzoek wordt uitgevoerd. Deze onderzoeksplicht is ook vastgelegd in het Besluit Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Direct na het voorval zijn twee onderzoekers van de Onderzoeksraad voor Veiligheid ter plaatse gegaan. De directe oorzaak waardoor de matroos tussen wal en schip is geraakt, is helaas niet meer te achterhalen. Geen van de bemanningsleden of andere mensen in de omgeving hebben de matroos daadwerkelijk tussen wal en schip terecht zien komen. In het onderzoek wordt een aantal vermoedelijke oorzaken benoemd.

TOEDRACHT EN ACHTERGRONDINFORMATIE



Figuur 1: UK 268 Jacoba Alyda aangemeerd in de visserijhaven te Lauwersoog. (Bron:Inspectie SZW- Directie Arbo)

Scheepsnaam:	Jacoba Alyda (UK286)
Scheepseigenaar:	K.J. Romkes Beheer B.V.
Thuishaven:	Lauwersoog
Vlag:	Nederland
Type:	vissersvaartuig
Bouwjaar:	1979
Lengte:	24 meter
GRT:	208
Voortstuwing:	schroef
Boegschroef:	geen
Datum:	4 december 2013
Tijd:	23:30 uur
Locatie van het ongeval:	Haven van Lauwersoog
Aantal personen aan boord:	4
Aantal gewonden/doden:	1 dodelijk slachtoffer
Schade:	geen

De Jacoba Alyda was na een visreis op woensdag 4 december rond 21.00 uur¹ de haven van Lauwersoog binnen gevaren en afgemeerd bij de visafslag. Buiten was het reeds donker met een bedekte lucht, maar wel droog. De dekverlichting stond aan en de kade was schimmig verlicht door straatverlichting van de visafslag. Er stond een vrij krachtige wind uit het noordwesten en het was een dag voor springtij.² Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) gaf op deze dag een waarschuwing uit voor extreem weer met zeer zware windstoten (code oranje) voor het noordwestelijk deel van het land. De waarschuwing werd in de ochtend van 5 december opgeschaald naar een weeralarm (code rood) voor de noordelijke regio's. De aantrekkende noordwesten wind, samen met het aanstaande springtij, veroorzaakte een hoge waterstand in de haven van Lauwersoog. De wind blies het water tegen de kade, met spray tot gevolg. Hierdoor waren de kade en het houten remmingswerk³ nat.

Tijdens de visreis was de Jacoba Alyda vijf dagen eerder Newcastle binnengevaren om te schuilen voor slecht weer. Toen het weer een dag later wat opknapte, vertrokken ze weer naar zee om nog drie dagen te vissen. Toen de weersberichten wederom verslechterden, besloot de schipper om terug te varen naar Lauwersoog. Gemiddeld keert de Jacoba Alyda elke tien dagen terug in Lauwersoog om de vangst te lossen. Hierdoor is de bemanning goed bekend met de situatie op en langs de kade. Het schip had twee dagen nodig om de afstand tussen de visgronden en de haven te overbruggen wat de bemanning in de gelegenheid stelde om wat te rusten voor aankomst in de haven.

Bij aankomst werd er direct begonnen met lossen van de vangst in een vrachtauto. Omstreeks middernacht, nadat het lossen gereed was, gaf de schipper door aan de bemanning dat het schip vijftig meter naar achteren moest worden verplaatst om plaats te maken voor andere vissersschepen die de vangst kwamen lossen.

Een van de matrozen die had geholpen met het lossen van de vis op de kade assisteerde bij het losmaken van de trossen. De drieënveertig jaar oude Filippijnse matroos was een ervaren zeeman die elf weken eerder aan boord was gekomen. Omdat er vaak geen walassistentie aanwezig is in de haven was het zijn taak om tijdens het aanmeren vanaf het achterschip op de kade te stappen en de trossen aan te nemen. Hij moest hiervoor zelf de inschatting maken wanneer hij op de kade zou stappen, omdat de schipper vanuit het stuurhuis hierop geen zicht heeft.

Nadat de matroos had geholpen met het losmaken van de trossen stapte hij van de kade op het achterschip. De matroos droeg rubberen veiligheidslaarzen met antislipzolen.

1 Alle genoemde tijden in dit rapport zijn lokale tijden.

2 Springtij is de periode van het getij waarin het verschil tussen hoog- en laagwater het grootst is. Niet alleen het hoogwater is dan hoger dan gemiddeld, het laagwater is dan ook lager dan gemiddeld. Springtij treedt eens in de ongeveer 14 dagen op en volgt gemiddeld ruim twee etmalen op het moment dat de getij krachten van de maan en die van de zon dezelfde richting hebben en elkaar maximaal versterken. Dat laatste is het geval wanneer zon, maan en aarde in een rechte lijn staan, dus tijdens nieuwe maan en volle maan. Springtij komt daarom tweemaal per synodische maand voor.

3 Remmingswerk, remming of geleidewerk, is een constructie waarmee schepen worden afgeremd als ze een kade, brug of sluis naderen of dreigen aan te varen. Vroeger was de remming alleen van hout, tegenwoordig is het vaak een staalconstructie die met hardhout is bekleed. Een stalen schip beschadigt z'n verf minder als het een houten constructie schampt. Bovendien is de kans op vonkvorming kleiner, wat van belang is voor schepen in de tankvaart.

Tijdens het achteruit varen, werd het schip door de noordwesten wind tegen de kade gedrukt. Omdat dit het achteruitvaren bemoeilijkte, compenseerde de schipper dit door met enige regelmaat van de kade af te manoeuvreren.

Toen de schipper het schip afremde, probeerde de matroos naar alle waarschijnlijkheid vanaf het achterschip de kade weer op te stappen om klaar te staan om de trossen aan te pakken. Hierbij kwam hij tussen de kade en het schip terecht.

De matroos wist zichzelf, met zijn armen hangende op het gladde houten remmingswerk, vast te houden waardoor alleen zijn benen in het water belandde en zijn bovenlichaam boven water bleef. Een collega matroos, die tot op dat moment bezig was met de trossen op het achterdek, hoorde een schreeuw. Hij keek op en zag zijn collega aan het houten remmingswerk hangen. Omdat het schip inmiddels op de juiste plek lag, was de schipper gestopt met manoeuvreren en werd het schip door de noordwesten wind weer tegen de kade aan gedrukt. De matroos, niet bij machte zichzelf op tijd omhoog te trekken, raakte hierdoor ernstig bekneld tussen het remmingswerk van de kade en de scheepsromp.



Figuur 2: Houten remmingswerk en achterschip van de UK268, Jacoba Alyda. (Bron:Inspectie SZW- Directie Arbo)

De toekijkende collega stapte de kade op om zijn collega te helpen. Een tweede collega, die op het voordek bezig was met de trossen, snelde eveneens ter plekke. De schipper, gealarmeerd door het wegsnellen van de matroos op het voordek, wist tot op dat moment niet wat er aan de hand was. Hij had vanuit het stuurhuis geen zicht op de ongevalslocatie en er was geen directe communicatie met de dekbemannings.



Figuur 3: Zicht naar achteren vanuit stuurhuis van de UK268, Jacoba Alyda. (Bron:Inspectie SZW- Directie Arbo)

Inmiddels werd de afstand tussen de kade en het schip weer wat groter waardoor de matroos bevrijd werd uit de beknelling. De matroos was echter niet meer aanspreekbaar en zakte in het water. De te hulp geschoten collega's wisten de matroos vast te grijpen. Ondertussen arriveerde hulp van de visafslag en een nabij gelegen vissersvaartuig, die de schipper assisteerde met het vastleggen van het schip. Na ongeveer vijf minuten lukte het om de levenloze matroos op de kade te trekken. Direct op de kade werd de reanimatie gestart en de hulpdiensten gealarmeerd. De hulpdiensten arriveerden na ongeveer tien minuten, namen de reanimatie over en transporteerden de matroos naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis. Onderweg bleek dat verdere hulp niet meer mocht baten.

ANALYSE & CONCLUSIES

Voor de analyse en conclusies van dit ongeval is de Tripod methode gebruikt. De analyse gaat uit van falende veiligheidsvoorzieningen, anders gezegd barrières. De falende barrières worden vervolgens geanalyseerd op directe oorzaken, omstandigheden en achterliggende factoren van het falen in de organisatie. Hieruit kwam het volgende naar voren:

De directe oorzakelijke factoren (falende barrières)

- De matroos kon tussen wal en schip terecht komen doordat het schip (nog) niet goed tegen de kade aan lag toen de matroos de vermoedelijke afstapmanoeuvre uitvoerde.
- Er was geen assistentie aan wal om te helpen bij het aan- en afmeren. Hierdoor was de matroos genoodzaakt zelf van boord te stappen.
- Doordat de schipper niet op de hoogte was van de val van de matroos, hield hij het schip niet vrij van de kade en raakte de matroos bekneld tussen schip en de kade.
- Door de korte tijd tussen van boord geraken en beknelling slaagde de bemanning er eveneens niet in om de matroos op tijd omhoog te trekken.

Factoren die hebben bijgedragen aan het ongeval

Omgevingsfactoren

Het verschil tussen het deklicht en de verlichting van de omgeving hebben mogelijk de diepte-inschatting door de matroos bemoeilijkt. Hierdoor heeft hij waarschijnlijk de afstapmanoeuvre uitgevoerd op het moment dat het schip nog niet goed tegen de kade aan lag.

De houten beschoeiing was glad door vocht en mosachtige aangroei. Dit heeft er mogelijk aan bijgedragen dat de matroos bij het afstappen is uitgegleden. (Bovendien: de beschoeiing is bedoeld als remmingswerk en niet als op- of afstapondersteuning).

Gebrek aan communicatie

Binnen de scheepvaart is het gebruikelijk dat bemanning pas mag afstappen nadat de schipper zich ervan heeft vergewist dat het schip goed tegen de kant ligt. Een dergelijk controlemoment was in het geval van de UK268 niet ingebouwd. De schipper liet dit over aan de inschatting van de matroos zelf.

Doordat directe communicatie met de dekbemanning evenals zicht op de afstaplocatie bij de schipper ontbrak, was de schipper niet op de hoogte van de situatie van de matroos. Dit heeft ertoe geleid dat hij het schip niet vrij heeft kunnen houden van de kade om beknelling van de matroos te voorkomen.

LESSEN UIT HET VOORVAL

Communicatie tussen de afstappende bemanning en de schipper is cruciaal, zeker in situaties waarin de schipper geen volledig zicht heeft op de afstappende bemanning. Goede afspraken over wanneer een bemanningslid mag afstappen en het gebruik van portofoons kunnen daarbij helpen, evenals het doorspreken van de manoeuvre voor aanvang.

Probeer waar mogelijk gebruik te maken van walassistentie om trossen aan te nemen, zeker in donkere uren. Indien dit niet mogelijk blijkt, zorg ervoor dat een volledige taakrisico-analyse beschikbaar is en de bemanning zich bewust is van de gevaren. Bij het ontbreken van walassistentie verdient het de aanbeveling om een taakrisico-analyse beschikbaar te hebben omtrent het afstappen van het schip tijdens af- en aanmeren. Ook het onnodig op- en afstappen wordt daarmee voorkomen

**Bezoekadres**

Anna van Saksenlaan 50
2593 HT Den Haag
T 070 333 70 00
F 070 333 70 77

Postadres

Postbus 95404
2509 CK Den Haag

www.onderzoeksraad.nl