

Nr. 3

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het ongeval aan boord van het Nederlandse koel- en vriesschip "Spring Bob", gemeerd liggende in de haven van Puerto Moin, Costa Rica, waarbij de eerste stuurman, tijdens het verhalen, dodelijk gewond raakte door een gebroken voorspring.

Op 19 november 2000 is de eerste stuurman van het Nederlandse koel- en vriesschip "Spring Bob", gemeerd liggende in de haven van Puerto Moin, Costa Rica, tijdens het verhalen, dodelijk gewond geraakt door een gebroken voorspring. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 2001 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 koelen vriesschip "Spring Bob", met bijlagen;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein A. Beydals;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van stagiair G.R. Stuart;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van bootsman D.J.G. Bernardo;
5. een fotokopie van een scheepsverklaring d.d. 12 december 2000;
6. een fotokopie van een deel van de havenkaart van Puerto Moin;
7. een fotokopie van een situatieschets van het voorschip van de "Spring Bob" tijdens het verhalen;
8. een fotokopie van een fax d.d. 20 november 2000, 20 november 2000, van Seatrade Groningen B.V. aan het DGG, Afd. Bemanningszaken, met als bijlage een Accident Report;
9. een fotokopie van het Algemeen Plan van het ms. "Spring Bob";
10. een kleurenreproductie van zes kleurenfoto's;
11. een fotokopie van twee bladzijden uit het scheepsdagboek van het ms. "Spring Bob";
12. een fotokopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, nr. PL17LO-29/11/2000-147-1-0, opgemaakt en gesloten op 12 januari 2001, met bijlagen.

U 3

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 23 oktober 2001. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De Raad hoorde kapitein A. Beydals, stagiair G.R. Stuart en gezelschap J. Marks, allen als getuige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Spring Bob" is een Nederlands koel- en vriesschip, toebehorend aan Seatrade B.V. te Groningen. Het schip is in 1984 gebouwd, is 142,73 meter lang, meet 12111 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 7999 kW. Het schip is uitgerust met GMDSS, VHF, gyrokompas, radar, echolood en automatische stuurinrichting.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit twintig personen.

De diepgang bedroeg voor 6,70 meter en achter 8,15 meter. De lading bestond uit een koel- en vrieslading en containers aan dek.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein A. Beydals:

Ik ben in 1963 gaan varen als jongen dekdienst op schepen in de grote handelsvaart, vervolgens als matroos OG. Ik ben in 1965 naar de Hogere Zeevaartschool op Terschelling gegaan en heb in 1967 het diploma SIII gehaald. Vervolgens heb ik gevaren als derde stuurman bij een buitenlandse rederij en in 1967 ben ik in dienst getreden bij rederij Van Ommeren als vierde stuurman. Daarna heb ik mijn rangen doorlopen met de benodigde vaartijd en in 1976 slaagde ik voor het diploma SI. In 1977 ben ik als tweede stuurman in dienst gekomen van Stoomvaart Maatschappij "Oostzee". Hier heb ik tot 1985 gevaren, meestal als eerste stuurman. In 1985 trad ik in dienst van Dammers en Van der Heiden als eerste stuurman. In 1993 werd ik aangesteld als gezagvoerder. Sinds die tijd vaar ik als gezagvoerder op koel- en vriesschepen in de grote handelsvaart.

In 1998 ben ik op de "Spring Bob" gaan varen en sindsdien ben ik vaste kapitein op dit schip. Ik heb ook op de zusterschepen gevaren en ken dit soort schepen dus goed. Op 26 oktober 2000 kwam ik weer aan boord in Antwerpen.

Op 18 november 2000 te 00.30 uur zijn we aangekomen in Puerto Moin te Costa Rica, waar we afmeerden met de bakboordzijde langs de kade. Te 01.10 uur zijn we containers gaan lossen vanaf de luiken. De genoemde tijden zijn lokale tijden (GMT -06.00 uur).

Om 05.45 uur zijn we begonnen met laden van bananen en ananas en te 04.37 uur, op 19 november 2000, waren we hiermee gereed. We laadden te 05.30 uur nog enige

containers op luik nummer twee. Te 06.15 uur was ook dit gereed en te 06.40 waren de bootwerkers van boord. We kregen hierna opdracht om het schip langs de kade te verhalen. Om ongeveer 06.30 uur werd ik door de eerste stuurman gebeld, met de mededeling dat we acht meter naar achter moesten verhalen. Ik zei de stuurman alles in orde te brengen. Ik ben naar de brug gegaan en zag daar dat de bootwerkers van boord afgingen en de matrozen hebben de gangway opgehaald. Dit ging niet helemaal naar wens en het duurde enige tijd. Ik heb de eerste stuurman opdracht gegeven op het voorspring te hieuwen en de voortrossen bij te steken. Zowel voor als achter hadden we vier trossen en twee springen uitstaan. Voorop stonden de eerste stuurman, de bootsman Bernardo en de stagiair Stuart. Achterop stonden matrozen Emilia, Moreno en Marks. Zij hadden opdracht om de achterspringen op te vieren naar behoefte en achtertrossen door te hieuwen. Er was een achtertros verschift naar een bolder verder naar achteren. De kade maakte bij het achterschip een knik en hieuwen op de achtertrossen had niet tot gevolg dat het schip naar achter bewoog. Daarvoor stonden ze te veel dwars uit. Het hieuwen op de achtertrossen hield alleen het achterschip langs de kade. Het weer was regenachtig, doch tijdens het verhalen was het droog. Er stond in de haven niet veel wind en deze kwam van achteren in. Er stond een deining van ongeveer 50 centimeter hoog en deze zorgde ervoor dat het schip de neiging had telkens naar voren te bewegen en in het voorspring te gaan hangen. Toen we zonder problemen acht meter naar achter waren verhaald, kreeg ik van matroos Emilia per walkietalkie door dat we nog vijf meter naar achteren moesten. Emilia stond in contact met de havenmeester aan de wal. Ik heb de te verhalen afstand aan de stuurman voor doorgegeven en die heeft weer op het voorspring gehieuwd. Toen we ook deze vijf meter waren verhaald, kreeg ik weer van matroos Emilia door, dat we nog eens vijf meter naar achteren moesten. Hierop heb ik dit aan de stuurman doorgegeven en hem gevraagd of het voorspring verschift moest worden. Vanaf de brugvlugel kon ik niet goed zien hoe het spring stond en onder welke hoek. De eerste stuurman meldde mij dat er nog wel lengte was om te hieuwen. Hij heeft weer op het voorspring gehieuwd. Ik heb geen compleet overzicht vanaf de brug op de activiteiten op het voorschip. Het zicht wordt belemmerd door de kraan, ventilatiekokers en het dekhuis van kraan 1.

We waren nog niet in positie toen ik aan de stuurman mededeelde dat het schip naar voren kwam door de deining en stroom. Ik heb de handelingen van de stuurman, bootsman en leerling niet gezien. Plotseling hoorde ik een keiharde knal. Ik wist niet waar dit vandaan kwam, maar het klonk wel alsof er een tros gebroken was. Kort daarna zag ik dat de stagiair naar achteren kwam en hij vertelde mij dat het spring gebroken was en de stuurman weg was. Ik heb de tweede stuurman en de hoofdwerktuigkundige gewaarschuwd en ben daarna naar het voorschip gegaan. Daar zag ik de stuurman hangen tegen een opstand van de geleiderol aan bakboord. Hij hing met zijn gezicht naar het voorschip en ik zag onmiddellijk dat zijn rechterbeen weg was. Ik ben rondgelopen en heb zijn gezicht gezien. Er kwam bloed uit zijn mond en neus en er bestond voor mij geen twijfel, hij was overleden. Ik heb roepend de mensen op de kade gewaarschuwd een ambulance te bestellen. Hierna heb ik de bootsman opdracht gegeven het voorschip tegen de kade te hieuwen. De leerling heeft hierbij geholpen. Ik kon het tweede voorspring niet doorhalen, omdat de stuurman op de geleiderol lag, waar het spring heen ging. Het schip lag langs de kade te rijden door deining en stroom. Het achterschip lag goed voor de kant en we

U 3

hebben de gangway laten zakken, zodat er mensen aan boord konden komen. Een tijd later kwam de ambulance en het personeel kwam aan boord. Zij hebben de situatie op het voorschip bekeken en hebben verder niets gedaan. De scheepsagent was inmiddels aan boord gekomen en deze vertelde mij dat er gewacht moest worden op een Officier van Justitie en een lijkschouwer. Toen wist ik zeker dat de stuurman overleden was. Ik ben naar de brug gegaan en heb het kantoor in Holland in kennis gesteld van het gebeurde. Ik heb met de directeur Technische Dienst gesproken.

Om ongeveer 09.00 uur kwamen de Officier van Justitie en een lijkschouwer aan boord. Zij hebben foto's genomen en het lichaam van de stuurman onderzocht. Tevens kwam een surveyor van de P&I club aan boord en deze heeft ook foto's gemaakt.

Er zijn ook sleepboten langsij gekomen om het schip langsij de kade te houden. Om 09.30 uur werd door de Officier van Justitie toestemming verleend het lichaam van boord te halen. Dit werd door een speciaal team gedaan. Nadat het lichaam van boord was, hebben we het schip weer naar achteren moeten verhalen. Hiervoor hebben we een oog in het gebroken spring gemaakt en nog een lange achtertros uitgegeven. We hebben vervolgens met twee voorspringen en een achtertros het schip naar achteren verhaald. Hiermee waren we te 10.30 uur gereed. In totaal waren we toen ongeveer 20 meter verhaald. Hierna heb ik weer contact opgenomen met kantoor en de TD-directeur op de hoogte gebracht van de situatie. Ik heb hem verteld dat ik zonder eerste stuurman weg zou gaan. De tweede stuurman bleef in zijn functie en matroos Emilia, die een Filippijns derde stuurmancertificaat heeft, deed dienst als derde stuurman.

Ik ben op 19 november 2000 te 13.17 uur vertrokken met bestemming Dover. Daar is een nieuwe eerste stuurman aan boord gekomen. Ik heb geen scheepsverklaring afgelegd. Dit heb ik in Beverwijk op 12 december 2000 gedaan. Naar mijn mening is het ongeval te wijten aan de gebrekkige informatie van de wal, waardoor er telkens met een paar meter verhaald moest worden. Hierdoor is het voorspring niet extra lang weggezet en een inschattingfout van de eerste stuurman met betrekking tot nog resterende lengte van het voorspring en de hoek, waaronder het spring naar de kade stond. Ik bereken dat de kade ongeveer vier meter boven het water uitstak, de kluis op het voorschip 16 meter boven de kiel ligt en de diepgang 6,70 meter was, dan zou de kluis 5,30 meter boven de kade uit hebben gestaan. Het voorspring is afgebroken op ongeveer 8 meter en waarschijnlijk in het kluisgat. Dus zou het spring onder een hoek van ongeveer 45° met de kade gestaan hebben.

Stagiair G.R. Stuart:

In 1995 ben ik naar de Middelbare Zeevaartschool te Vlissingen gegaan voor de opleiding SWK. In 1997 heb ik de Marof-opleiding Middelbare Zeevaartschool te Vlissingen gevolgd.

In Augustus 2000 ben ik begonnen aan mijn stagejaar bij rederij Seatrade op het schip "Spring Bob". Op 18 november 2000 te 00.30 uur kwamen we aan te Puerto Moin. Tijdens het meren en ontmeren ben ik op het voorschip. Normaal zijn daar dan ook de bootsman en drie matrozen. Na het meren ben ik gaan slapen tot 06.00 uur.

De gebruikte tijden zijn lokale tijden (GMT – 06.00 uur).

Toen ik om 06.00 uur aan dek kwam, hoorde ik van de eerste stuurman dat we moesten gaan verhalen. Ik ben naar de bak gegaan en alles gereed gemaakt om te verhalen. Het schip lag gemeerd met vier voortrossen en twee voorsprongen met bakboord voor de wal. Een voorspring stond op de stuurboordbinnentrommel en het andere spring op de bakboordverhaalkop. De voortrossen waren als volgt verdeeld: twee trossen op de trommels op de bakboordwinch, die ingepikt waren en gereed om gevierd te worden met de winch. Op de stuurboordbuitentrommel een tros die op de rem gevierd kon worden en de vierde tros stond op de stuurboord- verhaalkop en lag daar met een paar slagen slappend op.

Om 06.40 uur zijn we begonnen met verhalen. Het weer was regenachtig, maar tijdens het verhalen regende het niet. Het schip lag op de lange deining voor de kant te rijen. Dit is normaal in deze haven. Behalve ikzelf waren de eerste stuurman en de bootsman op de bak. De eerste stuurman liep van de railing naar het luikhoofd van ruim 1 aan bakboord. Van daaruit gaf hij zijn bevelen aan de bootsman en aan mij. In eerste instantie stond ik achter de stuurboordwinch en hieuwde op bevel van de stuurman op het voorspring. Ik hoefde niets te doen met de stuurboordvoortros. Die liep vanzelf uit als er kracht op de trommel kwam. De bootsman bediende toen de beide voortrossen op de bakboordwinch. Omdat de bootsman zijn orders van de eerste stuurman regelmatig in het Filippijns kreeg kon ik niet altijd alles verstaan. Ik weet niet hoeveel meter we naar achter verhaald zijn. Ik kreeg van de stuurman of de bootsman af en toe de order om de tros te vieren of de rem op de trommel van het voorspring aan te draaien. Ik heb toen de winch niet meer bediend. Ik weet niet hoeveel meter we moesten verhalen. Het werd mij niet verteld.

Op een gegeven moment kreeg ik de opdracht om de stuurboordvoortrostrommel van de rem te zetten. Vervolgens heb ik me bezig moeten houden met het bedienen van de rem van het voorspring. Ik kreeg directe orders van de stuurman, die soms door de bootsman werden herhaald. De stuurman stond tijdens deze manoeuvres aan bakboord op luikhoofd nr. 1. Ik zag dat aan stuurboord het koel-vriesschip "Tudor Star" voorbij kwam. Wij moesten naar achter verhalen om voor hem plaats te maken. Het schip had voor en achter een sleepboot. Op een bepaald moment liep de stuurman van het luik naar de railing om te zien hoe de trossen en springen er buitenboord bijstonden. Hierna is hij weer naar het luik gelopen en gaf mij de opdracht de rem van het spring vast te zetten. Dit heb ik ook gedaan. Ik zag dat de stuurman terugging naar de railing net achter de geleiderol van het voorspring. Op dat moment was de opbouw van de "Tudor Star" ter hoogte van ons voorschip. De stuurman keek buitenboord, draaide zich om naar de bootsman en mij, riep iets in het Filippijns en vervolgens hoorde ik een knal, zag iets voorbijzweepen en de stuurman was verdwenen. De bootsman liep naar de railing en keek eroverheen. Ik zag hem vervolgens opzij kijken en naar het voorschip gaan. Hij kwam volledig in de war weer naar achteren. Ik liep ook naar bakboord en zag de stuurman over de geleiderol hangen. Ik ben achter de bootsman aan gelopen en vervolgens verder naar achteren om de kapitein te waarschuwen. Toen ben ik weer naar voren gegaan. Ik heb de bootsman moed ingesproken. We hebben samen gewacht tot de kapitein verscheen. Ik heb nog wel gezien dat er op de "Tudor Star" door de kapitein en de loods naar ons schip gekeken werd. Doordat er slack in de trossen zat, kwam onze boeg naar het andere schip toe. We kregen opdracht van de kapitein om het

U 3

voorschip zo goed als mogelijk tegen de kade aan te houden. Zo goed en zo kwaad het kon hebben we dit gedaan. Later kregen we nog hulp van de sleeptboten, die bij de "Tudor Star" geassisteerd hadden. Ik heb het lichaam van de stuurman nog wel gezien, zijn ogen waren open en er zat bloed bij zijn oor en mond en zijn been was verdwenen. Ik ben nog even op het voorschip gebleven en ben vervolgens naar de brug gegaan. Ik ben daar gebleven tot het lichaam van boord was en ben toen naar het voorschip gegaan om schoon te maken en heb vervolgens het verhalen van 10.00 uur tot 10.30 uur meegemaakt.

Bootsman D.J.C. Bernardo:

I am sailing since 1987, first as a messman, in 1990 as Ordinary sailor, then after six months as Sailor A.B. Since 1998 I am sailing as boatswain, I always sailed on large vessels. I sail as from 1995 with the Seatrade company. I made a few terms on the "Spring" ships, so I know these vessels well. I joined the "Spring Bob" on June 26th 2000. We arrived on November 17th 2000 in Puerto Moin, where we started loading bananas.

On November 19th 2000 I started my duty at 06.00 hrs. At 06.40 hrs the chief officer told me that the vessel had to shift aft. He did not tell me how many meters, but we prepared for shifting. We had four headropes and two springs. All ropes were on the drums and on the capstans of the winch. To shift the vessel aftwards we only have to heave on one spring on the foreship and on the aft ship they had to heave on the aft ropes. The second spring is on the capstan head of the winch. The master was on the bridge and had contact with fore and aft by walkie-talkie. On the foreship the chief officer had the walkie-talkie, I was controlling the winches and the cadet was slacking the headlines with the brakes.

There was a moderate swell and the vessel was surging along the pier sometimes heavily. The wind was moderate and there was a constant drizzle. We shifted about 10 meters astern and got the order to shift five meters more. I did not get the amount of meters from the chief officer, he only told me to heave more on the foreward spring. The chief officer was giving the orders to the cadet and me standing on the portside hatchcover nr. 1, clear of all ropes. When we stopped heaving, the chief officer went from the hatch cover to the railing on portside, to see how the situation was with the ropes. Then I got another order to shift the vessel five meters more aftwards. So I heaved on the spring again. After a few minutes the chief officer told me to stop heaving on the spring, put on the brake and disengage the clutch. We had to do so in order to heave on the headlines with the drums engaged. The chief officer told me that the vessel was in position now and we only have to bring the vessel well along the pier. The chief officer went to the railing just foreward of the roller that guides the spring from the winch to the aftship. At that time there was no heaving or slacking of ropes. As soon as he arrived there, I looked to the cadet to check what he was doing. When I heard a loud bang on the portside of the ship. I looked into the direction where the chief officer was standing. But the chief officer was gone. I ran to the railing but did not see the chief officer. I looked overboard to see if he had been swept overboard. Then I heard the long-shoremen screaming that the chief officer was gone. Then I looked to the foreship and saw the body of the chief officer on the roller and ventilation shaft about four meters foreward from the

place where he was standing. I saw that one leg was missing and I approached him from forward. I screamed to him but got no reaction. I did not see what the cadet was doing. I walked from the foreship towards deckhouse No. 1 Portside and heard the cadet following me. So I told the cadet to tell the captain what happened on the foreship. So he did. I felt very weak and could not think very clearly. The captain came to the foreship and ordered me to heave on the forward lines in order to keep the ship alongside. I engaged the drums to the winch and heaved on the headlines all by myself. I cannot recall if there was somebody to assist me. I do not know what the captain did, but after a while there came an ambulance on the docks. The people from the ambulance came on board and saw immediately that the chief officer was dead. I could not give out another spring because the chief officer was lying on that spot. After I finished the duties on the foreship I went back to the accommodation, where I sat with my friends. I was completely exhausted. I cannot give an answer how this accident could happen. I was all the time at the winches and from there have no view overboard.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein A. Beydals:

Ik was eerder in deze haven geweest. Er staat altijd wat deining. Wij waren op de normale manier afgemeerd. Ik neem aan dat de springen niet erg kort uit stonden. Dit was de eerste keer dat ik met deze eerste stuurman in die hoedanigheid voer. Ik had wel eerder met hem gevaren toen hij tweede stuurman was. Ik vond hem een goede stuurman.

Op een gegeven moment werd ik door de eerste stuurman gewekt met de mededeling dat er verhaald moest worden; wij moesten acht meter naar achteren. Toen wij eenmaal aan het verhalen waren, hoorde ik dat wij nog meer naar achteren moesten omdat een ander schip voor ons zou komen te liggen.

Ik heb de machinekamer niet ingeschakeld om te verhalen.

Omdat ik aanvankelijk in de veronderstelling was dat wij maar acht meter naar achteren moesten, vond ik het meer naar achteren verzetten van de achtertrossen niet zinvol.

Het was mijn bedoeling om op de twee voorspringen te verhalen; ik weet niet meer zeker of ik dit met de eerste stuurman heb besproken. Ik wist niet dat de eerste stuurman op slechts een voorspring zou gaan hieuwen. Ik vermoed dat de twee voorspringen op dezelfde bolder aan de wal hebben gestaan. Ze liepen wel door verschillende kluizen c.q. rollen.

De trossen die op de trommels stonden, waren een soort dat op "Atlas" leek. Eén voorspring was van deze soort, de andere was van polypropyleen.

Ik ben min of meer uit gewoonte op de brug gaan staan, ik heb niet overwogen op de kade te gaan staan. Ik kon op de brug niet goed zien wat er op het voorschip gebeurde, daarvoor werd het zicht te veel belemmerd.

Ik heb geen achtertros op de oliepijler zien staan. Toen ik zag dat het achterschip klaar was om te verhalen, zei ik tegen de eerste stuurman dat hij kon beginnen met

U 3

hieuwen. Het was de bedoeling dat de mensen op het achterschip ervoor zorgden dat het achterschip langs de kade bleef. Ik heb aan het achterschip geen opdracht gegeven op de trossen te hieuwen.

Toen ik aan de eerste stuurman vroeg: "Gaat het nog wel?", heb ik niet overwogen om de situatie van de voorspringen nader te onderzoeken. Ik ging af op de beoordeling van de eerste stuurman.

Vlak voor het ongeluk heb ik ons schip iets naar voren zien gaan, volgens mij kwam dit door de deining.

Wij waren tussen de tien en vijftien meter verhaald toen het ongeluk gebeurde. Wij lagen nog niet bij de punt van de kade en wij waren nog niet klaar met verhalen. Ik heb de knal van een breuk gehoord, maar ik wist niet wat er was gebroken. Ik ben gewaarschuwd door de leerling die naar het achterschip was gekomen. Ik ben naar voren gegaan en zag op het zicht dat de stuurman was overleden. Ik heb zijn pols niet gevoeld. De hulp van de wal was er betrekkelijk snel. Ik vermoed dat er geen dokter bij het ambulancepersoneel was. Later is een lijkschouwer gekomen en deze heeft officieel de dood geconstateerd.

De plaats waar de eerste stuurman heeft gestaan is volgens mij de meest gevaarlijke die je maar kan bedenken.

De tros is vermoedelijk op de rol gebroken. Na de breuk is de kop van het schip van de wal afgedraaid. Dat kan wel zo'n tien graden zijn geweest. Ik heb de voortrossen weer laten doorhalen. Door de stroom zijn wij uiteindelijk weer op onze oorspronkelijke ligplaats terecht gekomen.

Bij het voor de tweede keer verhalen hebben wij volgens mij op twee voorspringen en een achtertros gehieuwd.

De "Tudor Star" is volgens mij na het ongeval gepasseerd. Ik heb tegen de loods van dat schip laten zeggen dat wij nog geen plaats voor hem konden maken in verband met het ongeval. Daarna is dat schip weer naar de ankerplaats gegaan. Wij hebben zijn sleepboten gekregen die ons tegen de kant hebben gedrukt. Later is de "Tudor Star" voor ons gaan liggen.

Het afgebroken stuk spring, dat ongeveer acht meter lang was, is buiten mijn medeweten en niet conform mijn bedoeling later verbrand. Dit is mij pas tijdens de oversteek verteld. De eerste stuurman, en later ik, hield een logboek bij over het verbranden van plastic aan boord.

Ik heb er niet aan gedacht het te bewaren voor onderzoek. De gebroken spring is later ook weer als spring gebruikt. Deze spring was nog geen jaar aan boord en was nog in een goede conditie. Ik kan mij ook geen problemen met andere trossen herinneren.

Het is een standing order aan boord dat alle opdrachten in het Engels worden gegeven. Ik denk echter dat het onvermijdelijk is dat twee Filippijnse bemanningsleden wel eens in het Filippijns met elkaar praten.

De trainee had geen Nederlandse vaarbevoegdheid. Wij varen nooit met een derde stuurman. Toen wij vertrokken, hadden wij dus een stuurman te weinig. Wij hebben daarvoor geen vrijstelling bij de Scheepvaartinspectie aangevraagd.

De "Spring Bob" is ISM-gecertificeerd. Ik weet niet of de winches in dit kader worden getest.

Stagiair G.R. Stuart:

Ik was ongeveer drie maanden aan boord. De werksfeer was goed.

Ik werk nog steeds in de zeevaart. Ik ben bezig met de HBO Marof-opleiding en ik zit nu op school.

Ik was om ongeveer 06.00 uur aan dek gekomen en om ongeveer 07.00 uur vertelde mij iemand dat wij moesten verhalen. Bij voor en achter stond ik meestal op het voorschip, maar ik was ook wel eens op de brug. Als ik voor stond, bediende ik wel vaker de winch.

Normaal gesproken zijn er bij het verhalen vier man op de bak: een bootsman, twee matrozen en ik. Er was dus nu een man minder; ik weet de reden daarvoor niet.

Alleen de eerste stuurman had een walkietalkie.

Op de spring die op de losse kop stond, kon niet gehieuid worden in verband met de voortrossen die slack gegeven moesten worden.

Ik stond aan de stuurboordwinch toen wij begonnen te hieuwen, op deze winch stond ook een spring. Ik bediende zowel de bandstopper als de losse kop, dus twee trossen en een spring. De bootsman stond achter de andere winch. Ik kreeg eerst de orders van de bootsman, die op zijn beurt weer zijn orders van de eerste stuurman kreeg.

Later heeft de eerste stuurman mij ook rechtstreeks orders met armtkens gegeven. Er werd hoofdzakelijk in het Engels gesproken, maar de eerste stuurman en de bootsman hebben ook wel in het Filippijns met elkaar gesproken. Ik communiceerde in het Engels aan boord.

Ik weet niet of er op het achterdek ook nog op trossen werd gehieuid.

De springen stonden vrij lang uit, ik schat zo'n 15 à 20 meter vanaf de kluisgaten.

Op een gegeven moment waren alle voortrossen slack, waarna de bootsman naar de stuurboord winch is gegaan. De bootsman heeft deze winch echter niet bediend. Ik ben naar de bandstopper gegaan en heb deze in opdracht van de eerste stuurman aangedraaid. Ik dacht dat de stuurman het schip wilde laten "settelen". Toen de bandstopper vast stond, is de eerste stuurman over de verschansing buitenboord gaan kijken. Vlak daarna gebeurde het ongeval. Ik heb het breken van de tros gehoord en ik heb ook nog een zwiep van de tros gezien.

Ik wist dat wij nog niet klaar waren met verhalen. Ik licht u de situatie op het voorschip toe aan de hand van een door u getoonde tekening. Na de knal zagen wij dat de stuurman was verdwenen. De bootsman is gaan kijken en heeft hem een stuk verder naar voren gevonden. Toen de bootsman terugkwam, zei hij dat er iets ernstigs met de stuurman was gebeurd.

Na het ongeval is de kop van het schip van de wal afgedraaid.

Ik heb een schip ter hoogte van ons voorschip gezien, dit was de "Tudor Star". Een fractie na het ongeval heb ik op de brug van de "Tudor Star" de loods en de kapitein zien staan. De "Tudor Star" werd gesleept en is nog een stukje doorgevaren. Ik ben niet op de hoogte van het feit dat de kapitein heeft verklaard dat hij geen ander schip heeft zien passeren.

Om de spring die is gebroken, zat een zeiltje in de kluis. Het afgebroken stuk spring is weer aan boord gehaald. Ik weet niet wat ermee is gebeurd.

U 3

Twee uur na het ongeval zijn we verder gegaan met verhalen.

Gezel J. Marks:

Ik was om ongeveer 07.00 uur aan dek gekomen. In het bakboordgangboord werd ik aangesproken door een havenautoriteit die mij vertelde dat wij twintig meter naar achteren moesten verhalen. Ik wist dat wij moesten verhalen tot de knik in de kade. Ik ging daarop de eerste stuurman zoeken en even later zag ik hem met dezelfde havenautoriteit praten. Ik heb hun conversatie niet gevolgd. Vervolgens heb ik tegen de eerste stuurman gezegd dat ik naar het achterschip ging. Er is geen overleg geweest over wat er zou moeten gaan gebeuren. Iedereen weet wat zijn taak is. Bij verhalen zijn er altijd vier man op het achterschip. Later arriveerden daar ook twee Filippijnse matrozen en een Filippijnse trainee. De laatste had een walkietalkie. Ik kon de conversatie daarop niet volgen. De trainee had ook de leiding op het achterdek. Ik kende hem een maand of drie. Er was een duidelijke taakverdeling; ik stond altijd achter de winch.

Van de wal af werd er opdracht gegeven verder naar achteren te verhalen, maar ik weet niet of deze opdrachten ook aan de brug waren gericht.

Het aantal trossen en springen dat gebuikt wordt om af te meren, hangt af van de haven. Er stond aardig wat deining in deze haven.

Ik wist dat uiteindelijk alle vier de achtertrossen verzet zouden moeten worden, omdat wij twintig meter naar achteren moesten.

Ik stond achter de stuurboord winch. Ik gebruikte vier trommels en twee losse koppen. In de kluizen was groene zeep gebruikt.

Wij hadden van de trainee opdracht gekregen een tros verder naar achteren te zetten en wel op de oliepijler. Deze tros stond na het verzetten ongeveer 40 meter uit. Ik zei toen tegen de trainee dat er nog een tros naar achteren moest, omdat ik op twee trossen wilde gaan hieuwen. Op dat ogenblik gebeurde het ongeval. Tot dat moment had niemand op het achterdek op trossen gehieuwd, ik had alleen de slack uit een tros gehaald. Wij waren toen ongeveer tien meter verhaald. Na het ongeval ben ik in het gangboord gaan staan. Ik heb geen schip zien binnenkomen of passeren. Ik kan mij ook geen sleepboten herinneren.

De twee achterspringen stonden op trommels, ze hebben nooit stijf gestaan. Het bijsteken van een spring ging door middel van de bandstopper, de andere ging door middel van de trommel.

De andere achtertrossen waren dwars komen te staan, maar er stond geen kracht op. Deze trossen moesten dus verder naar achteren verplaatst worden. De achterspringen stonden voldoende lang uit en er zat ook voldoende slack in.

Ik heb gezien dat de kop van het schip een stuk van de wal is komen te liggen.

Bij het verhalen werd er Engels gesproken. De Filippijnen spraken onderling ook wel in het Filippijns.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Mede namens het hoofd van de Scheepvaartinspectie betuig ik mijn medeleven aan de nabestaanden van het slachtoffer van deze scheepsramp.

Op 18 november 2000 lag rond 20.00 uur het Nederlandse motorschip "Spring Bob"

met bakboordzijde gemeerd in de haven van Puerto Moin, Costa Rica. Het schip lag afgemeerd met 4 voortrossen, 2 voorspringen, 4 achtertrossen en 2 achterspringen. Gebruikte springen waren van verschillende materialen, wat kan leiden naar een verschillende rek.

Het was regenachtig weer en er liep een deining door de haven van ongeveer 50 centimeter wat normaal is voor deze haven. Het schip werd beladen met fruit in bulk of op pallets in de ruimen en aan dek containers.

Op 19 november moest rond 06.40 uur het schip naar achteren verhaald worden om de rest van de lading aan boord te kunnen nemen. De wal vroeg om twee keer verder te verhalen. Later bleek dat er ongeveer 20 meter naar achter verhaald was.

Tijdens het verhalen bleek dat er mogelijk een ander schip voorbij heeft gevaren. Aan boord van de "Spring Bob" waren op het voorschip Bootsman Bernardo en stagiair Stuart onder leiding van de Filipijnse eerste stuurman Leyesa belast met het verhalen. Op het achterschip stonden de matrozen Emilia, Moreno en Marks. Op de brug was de kapitein aanwezig en verantwoordelijk voor de algehele leiding. De bootsman lette op de spring en de stagiair op de bandrem waarmee hij de voortrossen van de nodige slack voorzag.

Uit de verklaring van de stagiair zou de eerste stuurman hem de opdracht gegeven hebben om de spring op de bandrem te zetten. Dit werd toen ook gedaan door de stagiair.

Daarna liep de eerste stuurman naar de railing om te kijken hoe de spring erbij stond. Plotseling riep de eerste stuurman iets in het Filippijns. Kort daarna brak de spring, waarbij de eerste stuurman dodelijk gewond raakte. De positie welke de eerste stuurman had gekozen bleek later niet juist te zijn geweest.

De Nederlandse stagiair begreep niet wat er was gezegd door de eerste stuurman. Er werd zowel in het Engels gecommuniceerd, maar de Filippijnen onderling communiceerden vaak met elkaar in het Filippijns.

Het is een bekend feit dat tijdens het afmeren, ontmeren of verhalen een verhoogd risico bestaat voor een ongeval en zeker voor wat de mogelijkheid tot het breken van trossen betreft. Hierdoor zal men extra attent moeten zijn om te voorkomen dat er ongelukken gebeuren.

Volgens mij kwamen een paar aspecten naar voren die mogelijk hebben geleid tot dit ongeval.

1. De wal (havenmeester) heeft niet duidelijk verteld hoe ver er naar achteren verhaald moest worden.
2. Er werd door de bemanning gecommuniceerd in verschillende talen.
3. Het effect van de deining werd mogelijk onderschat door de eerste stuurman.
4. Er werd geen rekening gehouden met voorbijvarende schepen.

Volgens mij had het ongeluk voorkomen kunnen worden als:

- De havenmeester duidelijker was geweest in zijn instructies betreffende de afstand, waardoor de bemanning beter hierop had kunnen anticiperen.
- Door de bemanning duidelijk was afgesproken dat er in het Engels onder deze (of soortgelijke) situaties gecommuniceerd wordt in een taal dat iedereen begrijpt.
- Duidelijk afgesproken was wie verantwoordelijk was voor bepaalde handelingen.
- Er rekening werd gehouden met mogelijke oeverzuiging van voorbijvarende schepen.

U 3

- Bij gelijkdragende trossen of springen dezelfde soort en type trossen worden gebruikt.
- De eerste stuurman op een andere en veiliger plek was gaan staan.

Bij vertrek van Puerto Moin was er geen eerste stuurman aan boord.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 18 november 2000 arriveerde de "Spring Bob" om 00.30 uur in Puerto Moin, Costa Rica, om te lossen en te laden. Het schip meerde met bakboordzijde af tegen de bananen pier. Nadat men de containers van de luiken gelost had begon men om 05.45 uur met het laden van bananen en ananas.

Op 19 november 2000 was men daar om 04.37 uur mee gereed. Om 05.30 uur werden nog enkele containers op het luik van ruim 2 gezet waarna de bootwerkers om 06.40 van boord gingen. Voordat de bootwerkers van boord gingen werd de eerste stuurman verteld dat men naar achteren diende te verhalen. Reden hiervoor was dat een andere fruitjager voor hen moest komen te liggen en dat daarvoor ruimte gemaakt diende te worden. De eerste stuurman lichtte de kapitein in en vertelde hem dat er circa 8 meter verhaald moest worden. De Nederlandse matroos, die omstreeks 07.00 uur aan dek kwam hoorde van iemand van de wal dat er on-geveer 20 meter naar achteren verhaald moest worden. De persoon van wie hij dit hoorde zag hij even later met de eerste stuurman praten.

De "Spring Bob" had een Nederlandse kapitein, een Nederlandse hoofdwerktuigkundige, twee Nederlandse stagiaires en een Nederlandse matroos. De rest van de bemanning had de Filippijnse nationaliteit.

De "Spring Bob" lag op 19 november 2000 gemeerd met 4 trossen en 2 springen voor en achter. Het was regenachtig weer en er liep een deining van ongeveer een halve meter in de haven. De haven van Puerto Moin wordt niet beschermd door pieren maar heeft een open verbinding met zee en de bananen pier bevindt zich op circa 600 meter van open water. De kapitein was goed bekend met de haven en zich wel bewust van de deining die aldaar naar binnen liep.

De meertrossen op de trommels aan boord van de "Spring Bob" waren van het type Atlas en de losse trossen die gebruikt werden waren van polypropyleen. De trossen van het type Atlas zijn dunner dan de polypropyleen trossen en handzamer om op een vaste trommel van een winch aan te brengen.

Van de vier voortrossen stonden er drie op de vaste trommels van de winch. Twee trossen stonden op de trommels van de bakboordwinch en één tros op de trommel van stuurboordwinch. De vierde tros stond op de verhaalkop van stuurboordwinch. Van de beide springen stond één spring op een vaste trommel van stuurboordwinch terwijl de andere op verhaalkop van bakboordwinch stond. Normaal waren er tijdens voor en achter 5 personen op de bak aanwezig, de eerste stuurman, de bootsman, twee matrozen en de stagiair. Tijdens het verhalen op de dag van het ongeval waren ze echter maar met z'n drieën, de stuurman, de bootsman en de stagiair. De bootsman bediende bakboordwinch en de stagiair stuurboordwinch. De beide

voorspringen stonden aan de wal op dezelfde bolder maar liepen vanuit het schip door verschillende kluisgaten.

Het achterschip werd bemand door vier personen, een Filippijnse trainee-Officer die de leiding had, twee Filippijnse matrozen en een Nederlandse matroos.

Het contact met de brug werd zowel achterop als op de bak door middel van walkietalkies onderhouden. Het was de bedoeling van de kapitein om de achtertrossen niet te verzetten. Achterop had men echter één tros verder naar achteren gezet. Een opdracht om op deze tros te gaan hieuwen tijdens het verhalen werd door de kapitein niet gegeven. Wel maakte de Nederlandse matroos de trainee duidelijk dat, indien men wilde dat men achter mee moest gaan hieuwen om het schip naar achteren te trekken, nog een tweede tros verzet diende te worden.

De kapitein had echter met de eerste stuurman besproken dat, gezien de geringe afstand van circa 8 meter die overbrugd moest worden, het volstond om alleen op de voorspringen te hieuwen. Het was de bedoeling van de kapitein om op beide voorspringen tegelijk te hieuwen. Hij weet echter niet meer zeker of hij zijn stuurman dit wel specifiek opgedragen heeft.

Min of meer uit gewoonte heeft de kapitein het verhalen vanaf de brugvleugel begeleid. Het zicht naar de bak wordt daar echter belemmerd door een kraan, ventilatiekokers en het dekhuis van kraan 1. Na het inhalen van de gangway is men begonnen met het verhalen.

Achter hield men slack in de achterspringen en haalde men de slack uit de achtertrossen. Echt gehieuwd werd er op de achtertrossen niet.

Op het voorschip gaf de stuurman zijn bevelen vanaf het luikhoofd van ruim 1. De bootsman die achter bakboordwinch stond vierde op aanwijzing van de stuurman de beide voortrossen die op de winch stonden. De stagiair hieuwde op aanwijzingen van zowel de eerste stuurman als de bootsman op het spring dat op de trommel van stuurboordwinch stond. De voortros die op de stuurboord trommel van deze winch stond liep vanzelf uit als er teveel kracht op kwam.

De tros die op de losse kop stond lag daar met een paar slagen, slippend omheen.

Als hij het spring moest houden diende hij de bandrem aan te zetten.

De stuurman gaf zijn orders meestal in het Engels maar het kwam ook wel voor dat men onderling, de stuurman en de bootsman, in het Filippijns communiceerde. Nadat men een vijftal meters naar achteren verhaald was kreeg de kapitein van de trainee te horen dat men nogmaals vijf meter naar achteren moest. Hij gaf dit aan de eerste stuurman door en vroeg hem tevens of het voorspring nog verzet diende te worden. Volgens de stuurman was er echter nog voldoende lengte in het spring om met het hieuwen door te gaan. Na nog enkele meters naar achteren verhaald te zijn gaf de eerste stuurman de stagiair de opdracht om het spring te houden.

De stagiair zette de bandrem van de trommel vast. De stuurman begaf zich vervolgens vanaf het luikhoofd van ruim 1 naar de railing om de zaak in ogenschouw te nemen. Op het moment dat het voorspring, omstreeks 07.18 uur, brak stond hij net achter de geleiderol van dit spring. De stuurman werd door de terugspringende Atlas tros naar voren geslagen en kwam op de geleiderol van het andere spring terecht. Door de klap van de tros en zijn val op de geleiderol raakte de stuurman dodelijk gewond. Eén van zijn benen werd afgerukt en hij bloedde uit neus en mond. De kapitein die wel het breken van de tros hoorde maar niet precies wist

U 3

wat er aan de hand was, werd door de stagiair gewaarschuwd. De kapitein spoedde zich onmiddellijk naar voren en het was voor hem direct duidelijk dat de stuurman overleden was.

Hij verzocht de wal om een ambulance en medische hulp. Omdat door het breken van het spring de kop van de kade was weggedraaid gaf hij de bootsman de opdracht om het schip tegen de kade te hieuwen. Enige tijd later kwam het ambulancepersoneel aan boord. Zij hebben de stuurman bekeken maar verder niets gedaan. De scheepsagent vertelde de kapitein dat er gewacht moest worden op een Officier van Justitie en een lijkschouwer. De kapitein lichtte de rederij omtrent het ongeval in. Om 09.00 uur kwamen de Officier van Justitie en de lijkschouwer aan boord. Zij hebben foto's genomen en het stoffelijk overschot van de stuurman onderzocht. Ook een surveyor van de P&I club nam foto's. Om 09.30 uur werd de stuurman naar de wal overgebracht.

Hierna heeft men het schip verder naar achteren verhaald. Nu werd er wel gebruik gemaakt van beide voorspringen. In totaal werd circa 20 meter verhaald. Nadat men nog enkele containers aan dek geladen had vertrok de "Spring Bob" om 13.17 uur uit Puerto Moin met bestemming Dover. De kapitein heeft op 12 december 2000 een scheepsverklaring afgelegd.

Beschouwing

Allereerst wil de Raad zijn medeleven betuigen aan de nabestaanden van stuurman Mario J. Leyesa.

Het ongeval

De "Spring Bob" lag op 19 november 2000 te laden in de haven Puerto Moin. Het schip lag gemeerd met 4 trossen en 2 springen vóór en achter. De haven staat in open verbinding met zee en wordt niet beschermd door pieren. Het gevolg hiervan is dat de op zee lopende deining onbelemmerd de haven in loopt. De kapitein was goed bekend met de haven en de heersende omstandigheden.

Om 06.40 uur gingen de bootwerkers van boord en moest de "Spring Bob" naar achteren verhalen om plaats te maken voor een schip dat voor hen zou komen te liggen. Later zouden er nog enkele containers geladen worden.

De Filippijnse eerste stuurman waarschuwde omstreeks 06.30 uur de kapitein en deelde hem mede dat men circa 8 meter naar achteren moest. Gewoontegetrouw ging de kapitein naar de brug om aldaar het verhalen te begeleiden.

Vanaf de brugvleugel heeft men echter, vanwege kranen en dekhuisen, weinig overzicht op het voorschip en was het beter geweest dat de kapitein vanaf een andere plaats, waarbij te denken valt aan het hoofddek, toezicht op het verhalen had gehouden.

Omdat er maar 8 meter verhaald moest worden vond de kapitein het voldoende dat alleen op de beide voorspringen gehieuwd werd. Op het achterschip moest men alleen maar slack in de achterspringen geven en de slack uit de achtertrossen halen. Toch had men achteruit wel één van de trossen verder naar achteren laten zetten. De bedoeling van de kapitein was om op beide voorspringen tegelijk te hieuwen. Hij

kan zich echter niet meer herinneren of hij dit wel expliciet met de stuurman besproken heeft.

Hoe dit ook zij, de stuurman is maar op 1 spring gaan hieuwen.

Op het voorschip stonden drie trossen op vaste trommels en één tros op de verhaalkop van stuurboordwinch. Van de twee springen stond er één op de trommel van stuurboordwinch en de andere op de verhaalkop van bakboordwinch.

Normaal waren er tijdens het meren en ontmeren, buiten de stuurman, 4 man op de bak aanwezig. Nu waren er maar 2 man aanwezig om het meergerei te bedienen. De stagiair stond achter stuurboordwinch en moest zich bezig houden met het afvieren van 2 trossen en het hieuwen en houden van het spring dat op de vaste trommel stond. De bootsman vierde de beide trossen af die op de vaste trommels stonden van bakboordwinch en haalde de slack uit het spring, dat op de losse kop stond van deze winch. Om op dit spring daadwerkelijk te kunnen hieuwen kwam men een mannetje tekort. Achterop had men, gelet op de bedoeling van de kapitein, een mannetje over. De achtertrossen hoefden niet verzet te worden.

De Raad is van oordeel dat men, om goed en veilig te werken, onvoldoende mensen op de bak had. Het gevolg hiervan is dat men dus op één spring is gaan hieuwen. Nadat men een achttal meters naar achteren verhaald was kreeg de kapitein te horen dat men nog meer naar achteren moest. Hij vroeg de eerste stuurman of het spring nog wel voldoende lengte had om op te hieuwen.

Uit deze vraag blijkt dat de kapitein hierover zijn zorg had en het was naar het oordeel van de Raad beter geweest als de kapitein de stand van beide voorspringen zelf in ogenschouw had genomen. Dit spreekt temeer daar hij zulks ook niet voor de manoeuvre had gedaan.

De eerste stuurman zag echter geen problemen en is op het spring verder gaan hieuwen.

Tijdens het verhalen stond de eerste stuurman in hoofdzaak op het luikhoofd van ruim 1. Men heeft van daaruit een goed overzicht op de winches en voortrossen. De stand van de springen is door de overwaaierende bak niet te zien. Hiervoor moet men echt over het potdeksel hangen.

Nadat men nog een aantal meters verhaald was wilde de stuurman kijken hoe de stand van de springen was. Hij liet de stagiair het spring, waarop hij hieuwde, houden door middel van het aanzetten van de bandrem.

De stuurman begaf zich vervolgens naar de verschansing om te kijken hoe het spring stond. In plaats van vrij van de uitstaande springen te gaan staan koos hij voor een positie nabij de geleiderol van het spring waarop gehieuwd werd.

Op het moment dat hij daar stond knapte het spring. Het binnenboordse eind van het spring schoot als een stuk elastiek naar voren, de stuurman met zich meenemend. Door de klap van de wegspringende spring en zijn val op een geleiderol raakte de stuurman dodelijk gewond.

Volgens de bootsman had het afgebroken stuk spring een lengte van circa 8 meter.

Tijdens de oversteek heeft men echter dit stuk spring verbrand en was het niet meer voorhanden voor het onderzoek.

Uit de verklaringen blijkt dat de gebroken voorspring circa 15 tot 20 meter vanaf het

U 3

kluisgat op de bolder stond. Na ongeveer 10 meter te zijn verhaald was deze lengte dus gereduceerd tot maximaal 10 meter.

Het kluisgat waardoor het spring naar buitenboord ging ligt op circa 16 meter boven de kiel. De diepgang ter hoogte van dit kluisgat was circa 7 meter. Het kluisgat stak dus circa 9 meter boven de waterlijn uit.

Als het afgebroken stuk spring ongeveer 8 meter heeft bedragen kan men stellen dat, met in acht neming van de hoogte van de kade, het spring zo goed als recht op en neer heeft gestaan.

Het feit dat de kop van het schip, na het breken van het spring, flink van de kant ging staft deze redenering.

Bij een algehele fixatie van de tros door de bandrem van de trommel aan te draaien, en een deining van circa een halve meter, is het niet verwonderlijk dat de tros ter hoogte van het kluisgat afbreekt. De trossen die als spring gebruikt werden hebben een breeksterkte van 27 ton. De trommel van de winch was afgesteld op 10 ton.

Indien de stuurman het spring alleen door het stoppen van de trommel had gehouden, was het spring wel doorgeschoten maar niet gebroken. Met het fixeren van de trommel door middel van het aanzetten van de bandrem nam hij een groot risico.

De stagiair verklaart dat op het moment van het breken van het spring een andere Reefer de bak passeerde. Hij kon de loods en de kapitein op de brug zien staan. Mogelijk heeft dit schip een waterbeweging veroorzaakt die de invloed van de deining nog versterkt heeft.

Conclusie van de Raad

- De informatie van de wal ten aanzien van de afstand die verhaald moest worden is verwarrend en onvoldoende geweest. Bij een betere informatie had de kapitein waarschijnlijk de achtertrossen langer weg laten zetten en ook daarop laten hieuwen. Men had het schip dan beter in de hand gehad en dan waren niet alle krachten alleen maar op het voorspring gekomen.
- De kapitein heeft zich vóór het verhalen niet op de hoogte gesteld van de stand van zaken en met name niet van de lengtes van de voorspringen.
- De kapitein heeft de procedure van het verhalen onvoldoende met de stuurman doorgesproken. Er werd maar op één spring gehieuwd.
- De communicatie is tijdens het verhalen onvoldoende geweest. De kapitein was niet op de hoogte van het feit dat er een achtertros was verzet waarop gehieuwd kon worden. Ook wist hij niet dat er op één spring gehieuwd werd.
- De eerste stuurman heeft de stand en de lengtes van de voorspringen niet goed beoordeeld voordat hij begon met verhalen.
- Op de bak is gewerkt met onvoldoende personeel.
- De eerste stuurman heeft geen rekening gehouden met de invloed van de deining in de haven en had het spring nooit op de bandrem mogen afstoppen.

– De plaats waar de eerste stuurman zijn controle uitvoerde was ondoordacht en uiterst onveilig.

Lering

1. De Raad heeft in het verleden reeds vele malen gewezen op de gevaren die aanwezig zijn als men werkt met meergerei. Men dient bedacht te zijn op calamiteiten en zijn positie zodanig te kiezen dat men niet door een brekende tros geraakt kan worden.
2. Voordat men aan deze werkzaamheden begint dienen duidelijke afspraken te worden gemaakt tussen de kapitein en de betrokken stuurman en dient de werkplek voldoende bemand te zijn om de werkzaamheden naar behoren uit te voeren.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, R.M. Heezius, J.L. A. van Aalst, A.J. Both en H. Reijne, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 30 januari 2002.

(get.) D. Roemers, D.J. Pimentel