

Een ongeluk zit in een dood hoekje

Varen is statistisch gezien de veiligste manier om van A naar B te komen. Gemiddeld zijn er per jaar drie of vier doden te betreuren als gevolg van aanvaringen. In 2013 was er echter sprake van een ruime verdubbeling van dit aantal. Bij deze ongelukken was er steeds een jacht en een binnenvaartschip betrokken. Bij drie ongelukken kwamen meerdere opvarenden van jachten om. Eén ongeluk vond plaats op een drukbevaren kanaal waar binnenvaart en pleziervaart dicht op elkaar varen, het tweede op een leeg en breed kanaal met goed zicht en geen andere scheepvaart in de buurt en het derde op een drukbevaren grote beroepsvaartrivier.

Situatieschetsen

Garantex was namens verzekeraars van de jachten betrokken bij twee van deze dodelijke ongevallen. Vanwege de fatale afloop werd het oorzaakonderzoek door een groot aantal partijen gevolgd en gestuurd, zoals politie, Rijkswaterstaat, verzekeraars, advocaten en nabestaanden. Eén van de problemen daarbij was dat de opvarenden van het jacht het niet konden navertellen. De binnenvaartbemanningen konden de aanvaringen vanwege de 'dode hoek' voor de boeg niet zien gebeuren. Met technische onderzoeken aan de schepen, getuigenverklaringen vanaf de wal, film en fotomateriaal van de media, radarbeelden van Rijkswaterstaat en verklaringen van de binnenvaartbemanningen kon een redelijk beeld worden gevormd over de omstandigheden die tot de aanvaring leidden. De rechter zal uiteindelijk uitspraak doen over de schuldvraag.

Veiligheid op het water onder de loep

Garantex werd door de autoriteiten uitgenodigd voor een sector-overschrijdend overleg over de veiligheid op het water. Bij dit overleg waren vertegenwoordigers aanwezig van onder andere de binnenvaart, watersport, educatie, autoriteiten, reddingsmaatschappijen, bergers,

brancheorganisaties, verzekeraars en expertisebureaus. Het was vooral een verkennende bijeenkomst, er kwamen geen maatregelen uit voort. Niet vreemd, want naar de mening van Garantex is er ondanks het gestegen aantal doden in 2013 niet zoveel mis met de veiligheid op het water. Zolang elke vaarweggebruiker maar goed schippersgebruik in acht neemt.

Pas op voor de dode hoek

Een 'dode hoek' voor de boeg van een binnenvaartschip kan oplopen tot 350 meter en is daarmee een gevaar. Onoverzichtelijke drukte in watersportgebieden met 'amateur' schippers op uiteenlopend drijvend spul is ook niet bevorderlijk voor de veiligheid. Maar als men voldoende rekening houdt met deze aspecten hoeft dit geen ongelukken te veroorzaken.

Risicofactor nummer één

Het merendeel van de nautische ongelukken is (naast technisch falen) uiteindelijk terug te voeren naar onoplettendheid of het niet naleven van de vaarregels en gebruiken van goed zeemanschap. Schippers moeten alles doen om aanvaringen te vermijden, ze zijn zelfs verplicht van de regels af te wijken als goed zeemanschap (of goed schippersgebruik) daar

om vraagt. Kortweg: 'varen met gezond verstand'. Of: 'met overleg handelen en vooruitzien'. Maar vooral: 'kundigheid en vaardigheid met betrekking tot de navigatie, de omgang met het schip en alle andere factoren die nodig zijn om schip en bemanning zo veilig mogelijk op de plaats van bestemming te krijgen'. De genoemde factoren zijn onder andere: de drukte en aard van de scheepvaart, uitkijken en uitluisteren, zichtbaarheid, zichtbeperkingen, de aard en inrichting van de vaarwegen, de nabijheid van kunstwerken, storende achtergronden en zicht en hoorbaarheid van signalen.

Als schade-experts zien wij veel misgaan. Wij kunnen watersporters niet genoeg benadrukken de gebruiken van goed zeemanschap steeds in acht te blijven nemen. Onoplettendheid kan fataal zijn. Als kwetsbaar 'klein' schip moet je alle gevaren continu beoordelen en een 'groot' schip altijd met voorzichtigheid benaderen of ontwijken. 'Zij' zijn groot, 'wij' zijn klein en dat moeten we niet vergeten.



Van Limburg Stirumstraat 150-160
7901 AT Hoogeveen
T: 088-2993400
info@garantex.nl / www.garantex.nl