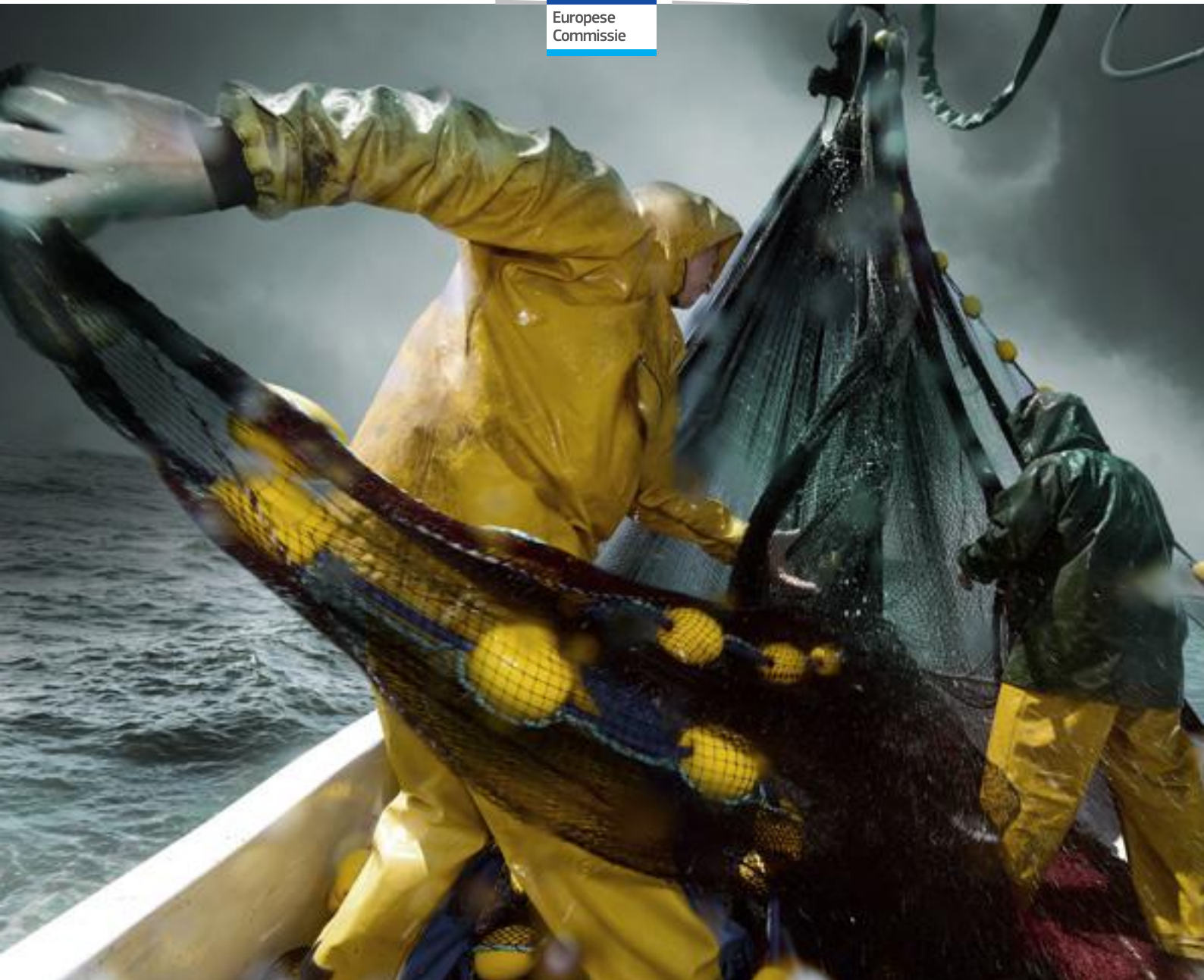




Europese gids voor risicopreventie op kleine vissersvaartuigen

Europese gids voor risicopreventie op kleine vissersvaartuigen

Europese Commissie

Directoraat-generaal Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Inclusie
Eenheid B.3

Manuscript voltooid in maart 2016

De Europese Commissie of personen die namens de Commissie optreden, zijn niet aansprakelijk voor het gebruik dat van de informatie in deze publicatie kan worden gemaakt.

De links in deze publicatie waren correct op het moment dat het manuscript werd voltooid.

© Omslagfoto's: Belgaimage/Thinkstock

Voor gebruik of reproductie van foto's die niet onder het auteursrecht van de Europese Unie vallen, dient u direct toestemming te krijgen van de auteursrechthouder(s).

***Europe Direct helpt u antwoord te vinden op uw vragen
over de Europese Unie.***

Gratis nummer (*):

00 800 6 7 8 9 10 11

(*) De informatie wordt gratis verstrekt en bellen is doorgaans gratis, maar sommige operatoren, telefooncellen of hotels kunnen kosten aanrekenen.

Meer gegevens over de Europese Unie vindt u op internet via de Europaserver (<http://europa.eu>).

Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2016

Print	ISBN 978-92-79-45079-2	doi:10.2767/883690	KE-04-15-025-NL-C
PDF	ISBN 978-92-79-45112-6	doi:10.2767/338365	KE-04-15-025-NL-N

© Europese Unie, 2016

Overneming met bronvermelding toegestaan.

Disclaimer

Het materiaal in deze gids is alleen bedoeld ter informatie en referentie. Het is niet bedoeld ter vervanging van juridisch advies of gefundeerd professioneel advies omtrent gezondheid en veiligheid.

De informatie en praktijken zoals beschreven in de gids voldoen niet noodzakelijkerwijs aan alle eisen, behoeften of plichten van individuele landen en hun vissersvloten. Desalniettemin hopen de makers dat deze gids het zelfbewustzijn zal vergroten en zal bijdragen tot een veiligere viscultuur.

De inhoud van deze gids doet geenszins afbreuk aan de door nationale autoriteiten opgelegde plichten — en in het bijzonder de eisen van de EU-richtlijn ten aanzien van de bescherming van gezondheid en veiligheid.

Reders, schippers en bemanningsleden zijn verplicht risico's in kaart te brengen en beschermende maatregelen te treffen om het risico op persoonlijk letsel en ongevallen weg te nemen of te verkleinen.

Achtergrond

Kleine vissersvaartuigen maken meer dan 80 % van de vissersvloot van de Europese Unie uit.

Het aantal dodelijke ongevallen, letsels en vaartuigen die jaarlijks verloren gaan, blijft onaanvaardbaar hoog in vergelijking met andere sectoren.

In het Verslag over de praktische tenuitvoerlegging van de Richtlijnen 93/103/EG (vissersvaartuigen) en 92/29/EEG (medische hulpverlening aan boord van schepen) inzake de gezondheid en veiligheid op het werk (COM(2009) 599) ⁽¹⁾ werd geconcludeerd dat deze regelgeving geen gevolgen van betekenis heeft voor bemanningsleden van kleine vaartuigen. Daarnaast werd aanbevolen om een niet-bindende gids voor vaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter op te stellen.

Deze gids is het antwoord op voornoemde aanbeveling. Hij is erop gericht om de belangrijkste concepten op EU-niveau te verduidelijken en de lidstaten te helpen hun verplichtingen op grond van de kaderrichtlijn en de afzonderlijke richtlijnen na te komen.

Een specifiek door de Europese Commissie benoemd toezichtcomité, bestaande uit afgevaardigden van regeringen, werkgevers en vakbonden, heeft aan de inhoud en de ontwikkeling van deze gids bijgedragen.

Hoewel hij is geïnspireerd op verscheidene veiligheids- en gezondheidsvoorschriften die in meerdere lidstaten worden toegepast, vormt deze gids geen juridisch bindend document. Het hoofddoel ervan is het verzamelen van de beste praktijken die zouden kunnen helpen ongevallen te voorkomen in deze ongewone, vijandige omgeving: de zee.

Vissen is een eeuwenoude activiteit die vaak van generatie op generatie wordt doorgegeven. De meerderheid van de vissers die deze vaartuigen exploiteren, zijn zelfstandigen en zijn derhalve van nature risicotolerant. Deze gids is een eerste stap op weg naar harmonisatie van de huidige maatstaven voor opleiding en scholing.

⁽¹⁾ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1423219304125&uri=CELEX:52009DC0599>

Over deze gids

Financierende organisatie

Deze gids is tot stand gekomen in opdracht van de Europese Commissie — directoraat-generaal Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Inclusie.

Opstelling

Labour Asociados, SLL heeft de opdracht gekregen deze gids op te stellen.

Hoofdteam

Ricardo Rodríguez (directeur)

Marlene Calderón (coördinator, redacteur en coauteur)

Alan Dean (hoofdauteur)

Ondersteunend team voor veldwerk, piloottests en vertaling

Frankrijk (Atlantische Oceaan): Yvon Le Roy, Henri Pinon, Cédrik Renault en Sébastien Le Du

Nederland (Noordzee): Herman Katteler en John Warmerdam

Spanje (Middellandse Zee): María de los Angeles Fernández, Francisco Piniella en Jorge Sanches Walliser

Ierland (Atlantische Oceaan): Frank Flemming en Gavin Power

Polen (Oostzee): Maria Jeweska, Marta Grubman en Anna Pawliszyn

Turkije (Zwarte Zee): Goktug Dalgic

Organisaties die hebben meegewerkt aan de piloottests

BIM — Bord Iascaigh Mhara (Iers Bureau voor de Zeevisserij), Ierland

Universiteit van Cádiz, Facultad de Ciencias Náuticas (CASEM) — Universidad de Cádiz, Spanje

IMP — Institut Maritime de Prévention, Lorient, Frankrijk

IMTM — Instituut voor maritieme en tropische geneeskunde, Medische Universiteit van Gdansk, Polen

Inhoudsopgave

DISCLAIMER	3
ACHTERGROND	4
OVER DEZE GIDS	5
DANKWOORD	10
TOEZICHTCOMITÉ (BENOEMD DOOR DE EUROPESE COMMISSIE)	10
EVALUATIEPANEL VAN DE EERSTE CONCEPTVERSIE	10
NIEUW CONCEPT EN REDACTIONEEL	10
HOE GEBRUIKT U DEZE GIDS?	11
DOELSTELLINGEN VAN DE GIDS	12
LIJST MET TERMEN EN DEFINITIES	13
AFKORTINGENLIJST	15
MODULE I • HET VAARTUIG	17
1. VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE REDER	18
2. WAT STAAT ER IN DE STATISTIEKEN?	19
3. EEN VEILIGHEIDSCULTUUR BEVORDEREN	22
4. RISICOBEOORDELING	23
5. VOOR DE GESCHIKTHEID VAN UW VAARTUIG ZORGEN	24
6. OMGAAN MET NOODGEVALLEN	26
6.1. NOODPROCEDURES MAN OVERBOORD (MOB)	27
6.2. NOODPROCEDURES BRAND	28
6.3. NOODPROCEDURES HELIKOPTERREDDINGEN	29
6.4. NOODPROCEDURES HET SCHIP VERLATEN	30
7. INSTABILITEIT, HET VERBORGEN GEVAAR!	31
8. ALGEMENE WERKRUIMTEN	33
9. WACHTDIENSTEN	34
10. HUTTEN/KOMBUIS	35
11. MACHINEKAMER/RUIMTE	36
12. HET VAARTUIG BETREDEN EN VERLATEN	37
13. DE VISREIS PLANNEN	38
14. VERWARDE UITRUSTING EN REPARATIES	39
15. ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN	40
16. STRANDWERKZAAMHEDEN	41
17. AANLEGOPERATIES	42
18. ALLEEN WERKEN	43
MODULE II • DE BEMANNING	45
1. IEDEREEN IS VERANTWOORDELIJK VOOR VEILIGHEID	46
2. SCHOLING	47
3. KNELPUNTEN EN COMPETENTIES	48
3.1. JONGE PERSONEN	49
3.2. TAAL- EN CULTUURBARRIÈRES	50
4. PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN	52
5. INDIVIDUELE DRIJFMIDDELEN	53
6. GELUID	54
7. BESCHERMING TEGEN DE ZON EN UITDROGING	57
8. KOUD WEER	58
9. GEZONDHEIDSKWESTIES	59
10. STRESS EN VERMOEIDHEID	60
11. AANDOENINGEN AAN HET BEWEGINGSAPPARAAT	61
12. UITGLIJDEN, STRUIKELEN, VALLLEN	62
13. OMGAAN MET DE VANGST	63
14. VERWERKEN VAN DE VANGST	64
15. CHEMISCHE EN BIOLOGISCHE GEVAREN	65
16. MEDISCH ONDERZOEK	66
17. LETSEL EN ZIEKTE MELDEN	67

MODULE III • VISSERIJACTIVITEITEN	69
1. TRAWLEN	70
1.1. OMGAAN MET VISBORDEN	71
1.2. SPOELEN, SLEEPLIJNEN, SLEEPKETINGEN	72
1.3. ZAKKEN TILLEN, NETTENTROMMELS EN MEER	73
2. FUIKEN	74
2.1. INDELING EN SYSTEEM	75
2.2. SCHIETEN	76
2.3. INHALEN	77
2.4. DAVITBLOK, LEGEN, LOKAAS GEBRUIKEN EN DE VANGST OPSLAAN	78
2.5. RECENTE ONTWIKKELINGEN	79
3. NETTEN/LIJNEN/JIGGEN	80
3.1. UITRUSTING OPSLAAN EN STABILITEIT	81
3.2. SCHIETNETTEN EN -LIJNEN	82
3.3. INHALEN	83
3.4. VIS VERWIJDEREN, LOKAAS AAN DE LIJN DOEN	84
3.5. JIGGEN EN MECHANISCHE SYSTEMEN	85
4. DREGGEN EN BOOMKORREN	86
4.1. STABILITEIT EN VEILIGHEIDSMEECHANISME	87
4.2. SPOELEN, SLEEPLIJNEN EN BEDIENING	88
4.3. OMGAAN MET DE UITRUSTING	89
5. VISSEN MET RINGZEGEN	90
5.1. EXTRA BOOT	91
5.2. SPOELEN, INHALERS, KRANEN, TOUWEN EN HIJSINSTALLATIES	92
5.3. OPSLAG VAN DE VANGST, STABILITEIT VAN HET VAARTUIG EN VRIJE BEWEGING OP HET VAARTUIG	93
MODULE IV • GEBEURTENISSEN UIT DE PRAKTIJK	95
1. VERTROUWDHEID KAN TOT OVERMOED LEIDEN STRANDEN	96
2. VERVANGING ONDERDELEN KAPSEIZEN TRAWLER	97
3. MAN OVERBOORD VERDRINKEN	99
4. EEN GROTERE VANGST VOOR MEER WINST KAPSEIZEN	100
5. TE WEINIG SLAAP STRANDEN	102
6. VERSTRIKT IN DE LUSSEN VAN TOUWEN VOETLETSEL	103
7. DE MOTOR, HET HART VAN UW VAARTUIG OVERSTROMINGEN, KAPSEIZEN EN DE DOOD	104
8. GERAAKT DOOR SCHOMMELENDE ZAK HOOFDLETSEL	105
9. IN DE NETTENTROMMEL GETROKKEN ARMLETSEL	107
10. DENK AAN DE BRANDSTOF GESTRAND	109
11. TE VER OVER DE RELING BUIGEN BIJ HET LEGEN VAN DE DREG OVERBOORD VALLLEN	110
12. STABILITEITSCONTROLE OVERSTROMINGEN, KAPSEIZEN EN DE DOOD	111
13. ELEKTRICITEITSINSTALLATIES BRAND IN DE MACHINEKAMER	113
14. ALLEEN VISSEN? — WEES VOORZICHTIG!	115
14.1. VAST IN DE LIER LICHAAMELIJK LETSEL	116
14.2. SCHIPPER VERMIST	117
MODULE V • RISICOBEOORDELING	119
1. INLEIDING	120
2. BASISCONCEPTEN	121
3. VIJF STAPPEN VOOR HET BEOORDELEN VAN DE RISICO'S OP UW VAARTUIG	123
4. VEILIGHEIDSBELEID VOOR DE VEILIGHEID VAN UW VAARTUIG	124
5. EEN RISICOBEOORDELING SCHRIJVEN	125
6. BEGELEIDING BIJ EEN MINIMALE RISICOBEOORDELING	126

MODULE VI • AANVULLENDE INFORMATIE	133
1 • INDIVIDUEEL DRIJFMIDDEL	135
1.1. INLEIDING.....	136
1.2. WAT IS ER MOMENTEEL VERKRIJGBAAR?.....	137
1.2.1. VESTEN OF BODYWARMERS.....	137
1.2.2. WERKVESTEN	137
1.2.3. THERMISCHE PAKKEN MET DRIJFVERMOGEN.....	137
1.2.4. OPBLAASBARE REDDINGSVESTEN	137
1.2.5. REDDINGSVESTEN	139
1.2.6. OLIEPAKKEN	139
1.3. SLOTOVERWEGINGEN	140
2 • STABILITEIT.....	141
2.1. INLEIDING.....	142
2.2. STABILITEITSRISICO'S.....	144
2.2.1. HET VAARTUIG WIJZIGEN OF NIEUWE UITRUSTING PLAATSEN	144
2.2.2. OVERLADING	144
2.2.3. HET BINNENDRINGEN VAN WATER EN OVERSTROMING.....	145
2.2.4. VISSSEN MET EEN TRAWLER OF SLEEPBOOT.....	145
2.2.5. DE VANGST OF HET VISTUIG LICHTEN	146
2.3. VIER STAPPEN OM DE STABILITEIT VAN UW VAARTUIG TE BEOORDELEN.....	147
3 • EHBO	149
3.1. HET SLACHTOFFER ONDERZOEKEN	150
3.2. ROEP HULP IN — MAYDAYOPROEP	151
3.3. EHBO-TROMMEL.....	152
3.3.1. BASIS-EHBO-TROMMEL.....	152
3.3.2. EHBO-TROMMEL CATEGORIE C	153
3.4. INCIDENTENFORMULIER.....	154
4 • WERKUITRUSTING	155
4.1. INLEIDING.....	156
4.2. HANDSIGNALEN VOOR HIJSVERRICHTINGEN	157
4.3. ONDERZOEK, INSPECTIE EN REGISTRATIE.....	158
4.4. INSPECTIEFORMULIEREN.....	159
4.4.1. TRAWLERS.....	159
4.4.2. VISSERSVAARTUIGEN MET FUIKEN	160
4.4.3. VISSERSVAARTUIGEN MET NETTEN/LIJNEN/KUNSTAAS MET EEN LANGE LIJN.....	161
4.4.4. VISSERSVAARTUIGEN MET BOOMKORREN OF SLEEPBOTEN.....	162
4.4.5. VISSERSVAARTUIGEN MET RINGZEGENS.....	163
5 • NOODOEFENINGEN	165
5.1. INLEIDING.....	166
5.2. HET UITVOEREN VAN EEN EFFECTIEVE NOODOEFENING.....	167
5.3. HET NOODPLAN	168
5.4. ACTIECHECKLIST VOOR NOODSITUATIES	169
5.4.1. MAN OVERBOORD.....	169
5.4.2. OVERSTROMINGEN.....	169
5.4.3. PERSOONLIJK LETSEL/MEDISCH NOODGEVAL	170
5.4.4. SLECHT WEER.....	170
5.4.5. BRAND.....	170
5.4.6. HET VAARTUIG VERLATEN.....	171
5.5. REGISTRATIE VAN UITGEVOERDE NOODOEFENINGEN	172
BIJLAGEN	173
BIJLAGE 1: EU-RICHTLIJNEN INZAKE VEILIGHEID EN GEZONDHEID OP HET WERK.....	174
BIJLAGE 2: WETGEVING VAN DE FAO/IAO/IMO.....	175

Dankwoord

TOEZICHTCOMITÉ (benoemd door de Europese Commissie)

REGERINGSVERTEGENWOORDIGERS	Søren Enemark Luis Lopes Ray Murray
WERKGEVERSVERTEGENWOORDIGERS	Jim Hudson Armando Pavia Juan Trujillo
WERKNEMERSVERTEGENWOORDIGERS	Corneliu Constantinoiaia Alan Graveson
EU OSH	Zinta Podniece

EVALUATIEPANEL VAN DE EERSTE CONCEPTVERSIE

Denemarken	Flemming Nygaard Christensen Erik Pedersen	Medische dienst voor vissers
Ierland	Shane Begley	BIM — Iers Bureau voor de Zeevisserij
IJsland	Hilmar Snorrason	IJslandse vereniging voor zoek- en reddingsacties
Polen	Bogdan Jaremim	IMTM in Gdynia
Portugal	Cristina Moço	Mutua dos Pescadores in Lissabon
Spanje	Luisa Canals Francisco Pinilla	Instituto de Medicina Marítima Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo
Verenigd Koninkrijk	Simon Potten Keir Day Mike Montgomerie Dave Fenner Barry Deakin Alan Piggott	Seafish Seafish Seafish MCA Wolfson Unit MTIA National Federation of Fishermen's Organisations
Internationale organisaties	Ari Gudmudson Brandt Wagner	FAO FAO

NIEUW CONCEPT EN REDACTIONEEL

De Europese Commissie spreekt haar dank uit aan het **Ierse Bureau voor de Zeevisserij** (BIM) en het **Nationaal Verbond van organisaties van vissers** (NFFO) van het VK voor alle werkzaamheden, en in het bijzonder aan Ray Murray, Jim Hudson en Robert Greenwood.

Hoe gebruikt u deze gids?

Deze gids biedt informatie en richtsnoeren voor alle exploitanten en bemanningsleden van Europese kleine vissersvaartuigen ⁽²⁾.

De gids is onderverdeeld in zes onafhankelijke modules. U hoeft deze modules niet in een bepaalde volgorde te lezen, maar kunt op elke willekeurige plek in de gids de informatie zoeken die u nodig hebt. De structuur van Module I, II en III is nagenoeg dezelfde en bestaat uit drie hoofdonderdelen: de eerste module bevat een algemene uiteenzetting van de mogelijke gevaren of zorgpunten; daarna volgt een risicolijst en vervolgens wordt de beste beschikbare praktijk aanbevolen. Module IV gaat over ongevallen uit de praktijk. Ten slotte worden er in Module V en VI specifieke onderwerpen, zoals risicobeoordeling, stabiliteit, EHBO en oefeningen, gedetailleerd besproken. Deze twee modules bevatten tevens verschillende checklists die u kunt gebruiken. In de bijlage staan bovendien internationale instrumenten die zeer bepalend zijn voor de kleine visserij. De bijlage is meer bedoeld voor visserijorganisaties dan voor de individuele visser.

Dit alles is ook beschikbaar op cd-rom, waarop de belangrijkste praktijken aan boord worden geïllustreerd. De cd-rom is feitelijk een interactieve versie van bepaalde delen van deze gids en heeft vooral tot doel om het zelfstandig leren te stimuleren en om als hulpmiddel te dienen voor opleidingsinstituten en scholen.

Meer informatie over de EU-wetgeving en -initiatieven is online beschikbaar op de volgende websites:

Europese Commissie — Gezondheid en veiligheid op het werk:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=nl&catId=148>

Europees Agentschap voor veiligheid en gezondheid op het werk (EU-OSHA):

https://osha.europa.eu/nl?set_language=en

⁽²⁾ Kleine vissersvaartuigen zijn vaartuigen met een lengte van minder dan 15 meter.

Doelstellingen van de gids

Deze gids bevat alle informatie die u nodig hebt om uw vaartuig veiliger te kunnen exploiteren en om uw eigen gezondheid en die van uw bemanning te beschermen. Hieronder volgt een korte beschrijving van de inhoud van elke module.

Module I	Het vaartuig	Hierin worden vele aspecten besproken van de deugdelijkheid van het vaartuig en de uitrusting.
Module II	De bemanning	Hierin komen de gezondheid en de veiligheid van de bemanningsleden aan bod.
Module III	Visserijactiviteiten	Hierin wordt een veilige praktijk besproken van vier belangrijke visvangstmethoden, waaronder trawlen, vissen met fuiken, vissen met netten/lijnen/jiggen en het gebruik van boomkorren en dreggen.
Module IV	Gebeurtenissen uit de praktijk	Hierin worden voorvallen uit de praktijk beschreven en wordt uitgelegd hoe deze kunnen worden voorkomen.
Module V	Risicobeoordeling	Hierin staan checklists en richtsnoeren voor de aanpak van risicobeoordeling.
Module VI	Aanvullende informatie	Hierin staan checklists en aanvullende informatie over gezondheid en veiligheid die van belang kan zijn voor vissers.
Bijlage	Wetgeving (EU-richtlijnen inzake veiligheid en gezondheid op het werk, IMO, FAO, IAO)	

Deze gids is niet bindend, maar u moet zich ervan bewust zijn dat er Europese en nationale regelgeving bestaat en dat die moet worden nageleefd. Deze gids vormt een leidraad en naast de regelgeving zal deze gids ervoor zorgen dat u veiliger vist.

Lijst met termen en definities ⁽³⁾

Anode	Offermateriaal dat is bevestigd aan de boeg en het roer om de propeller, de schacht van de propeller en de spindel van het roer te beschermen tegen corrosie.
Arbeidsongeval	Een ongeval waarbij een bemanningslid tijdens de reguliere werkzaamheden betrokken raakt, bijvoorbeeld bij het uitleiden van de vangst of bij het betreden of het verlaten van het vaartuig.
Beroepsgerelateerde aandoeningen van het bewegingsapparaat	Fysieke werkactiviteiten of werkplekomstandigheden die letsel en aandoeningen van de spieren, zenuwen, pezen, bindweefsel, gewrichten, kraakbeen en ruggenwervels kunnen veroorzaken of daartoe kunnen bijdragen, bijvoorbeeld spierpijn en pijn in de onderrug.
Boomkorvisserij	Een vismethode om vis te vangen die op de zeebodem ligt, zoals tong en schol. De boomkor wordt opgehouden met de boom, en kettingen aan de boom verstoren de zeebodem, waardoor de vissen omhoogkomen en in de boomkor worden gevangen.
Buddylijn	Touw dat aan het pak, het reddingsvest, het reddingsvlot of andere voorwerpen kan worden bevestigd om de drager in de nabijheid van de persoon of het voorwerp te houden teneinde het lokaliseren en een eventuele reddingsactie eenvoudiger te maken.
Decibel	Meeteenheid van het geluidsniveau.
Dreggen	Vismethode voor het vangen van schelpdieren die zichzelf in de zeebodem hebben ingegraven. Dreggen met tanden die zich in het zand graven, worden meegesleept en graven mosselen, oesters etc. op.
Fuiken	Vismethode voor het vangen van schaal- en schelpdieren, krab en kreeft in fuiken of korven met aas.
Gevaar	Term die in de risicobeoordeling wordt gebruikt en die verwijst naar iets dat tot letsel of schade kan leiden.
Gurdie	Een spoel, soms vierkant en soms zeshoekig, die wordt gebruikt om te jiggen, voornamelijk op makreel.
Haak	Een term die wordt gebruikt om een obstakel op de zeebodem te beschrijven waarachter de visuitrusting blijft steken.
Hefstrop	Een touw/strop rondom het uiteinde van de trawl dat/die wordt gebruikt om het uiteinde aan boord te hijsen.
Individueel drijfmiddel	Kledingstuk of uitrusting dat/die, mits in het water op de juiste wijze gedragen of gebruikt, de gebruiker een bepaald drijfvermogen biedt om zijn/haar overlevingskansen te vergroten. Individuele drijfmiddelen zijn onder te verdelen in twee hoofdcategorieën: 1) Reddingsvesten, die het gezicht van de gebruiker ongeacht zijn/haar lichamelijke toestand boven water houden; 2) Zwemvesten, waarbij de gebruiker bij bewustzijn moet zijn en zwem- en andere bewegingen moet maken om het gezicht en de ademzone boven water te houden.
Inherent drijfvermogen	Voor reddingsvesten: permanent drijfvermogen dat al aanwezig is in het voorwerp.
Jiggen	Vismethode waarbij aas aan een haak wordt gebruikt dat „gejigd” (omhoog en omlaag bewogen) wordt om vis te lokken.
Joon	Drijver waaraan een stok is bevestigd met aan het uiteinde een vlag. Jonen drijven aan de oppervlakte en markeren de uiteinden van de visuitrusting.
Joontouw	Het touw waarmee het joon aan het anker is bevestigd en waarmee het uiteinde van het net/de lijn op zijn plek wordt gehouden.
Kettingstopper	Een ononderbroken lus van kettingen die rondom de sleeplijn is gewikkeld en door zichzelf heen is geknoopt, zodat zij zich goed om de sleeplijn heen sluit.
Klein vissersvaartuig	In het kader van deze gids: een vaartuig met een lengte over alles van minder dan 15 meter.
Klittenband	Benaming van twee bij elkaar passende stofdelen die door middel van een lus- en haakstructuur aan elkaar vasthechten. Wordt over het algemeen gebruikt als sluiting van reddingsvesten.

⁽³⁾ De lijst met termen en definities dient alleen te worden gebruikt voor de gids zelf, aangezien definities voor bijvoorbeeld ongevallen op het werk kunnen verschillen op grond van de nationale wetgeving van de verschillende EU-lidstaten.

Koord (bindtouw)	Een touw waaraan een aantal fuiken of korven is bevestigd.
Korf	Een soort val voor het vangen van krab en kreeft.
Lengte over alles	De lengte van het vaartuig gemeten tussen de uiterste punten van de romp, van de boeg tot de achtersteven.
Lijnvisserij	Vismethode die wordt gebruikt met aas aan een vishaakje aan het uiteinde van een vislijn.
Materiaal met inherent drijfvermogen	Drijfvermogen van een materiaal dat een permanent onderdeel is van het pak, met een lagere dichtheid dan die van water.
Netten	Stukken net van twijndraad of nylon die worden gebruikt om boomkorren of netten te maken.
Nettotonnage	Een volumetrische methode voor vaststelling van de draagcapaciteit van een vaartuig.
Onderkoeling	Conditie waarbij de lichaamstemperatuur onder de 35 °C komt.
Ongeval op zee	Een gebeurtenis op zee waarbij het schip betrokken is, zoals een botsing of een stranding. Hiertoe behoren alle ongevallen van bemanningsleden die verband houden met de exploitatie van het schip.
Opblaasbaar drijfvermogen	Voor reddingsvesten: het drijfvermogen wordt bereikt door het reddingsvest op te blazen.
Poort voor vrijmaken dek	Een opening in de verschansing van het vaartuig zodat het water van het dek kan lopen.
Regelgeving	De wettelijke voorschriften die gelden in de lidstaten van de Europese Unie.
Ringzegen	Een grote cirkel van netten die rondom een school vis wordt gelegd. De onderkant van het net kan worden samengetrokken om een soort „zak” te vormen, waardoor er geen vis ontsnapt.
Risico	De kans, groot of klein, dat iemand gewond raakt als gevolg van een gevaar.
Risicobeoordeling	Afweging van alle mogelijke risico's en de methoden om die te voorkomen of ertegen te beschermen.
Rule beater	Een vaartuig dat is ontworpen ter maximalisatie van het vispotentieel binnen de wettelijk vastgestelde grenzen. Doorgaans van beperkte lengte, maar met een aanzienlijke breedte en diepgang.
Schieten	Het uitstallen of plaatsen van de visuitrusting.
Seine	Een netvisserijsysteem waarbij een cirkel van netten rondom een school vis wordt gelegd.
Sleepkettingen/ kabels	Kettingen of kabels waarmee de sleeplijnen via „kettingstoppers” worden bevestigd aan een centraal sleeppunt op de achtersteven van het vaartuig.
Sleeplijnen	De kabels of touwen die worden gebruikt om de trawl te trekken.
Stabiliteit	Het vermogen van een vaartuig om zich op te richten.
Stranding	Aan de grond lopen.
Trawlvisserij	Een vismethode waarbij een net wordt voortgesleept teneinde de vis die het daarbij op zijn pad tegenkomt, te vangen.
Uitrusting	Generieke term voor de visuitrusting, te weten de boomkor, visborden en sleeplijnen of fuiken, touwen, jonen etc.
Uitrusting repareren	Het repareren van beschadigde visuitrusting (doorgaans het stoppen van de netten).
Vangst	Door het vaartuig gevangen vis of schaal- en schelpdieren.
Vasthaken	Als de visuitrusting vastloopt op een obstakel op de zeebodem en het vaartuig hierdoor stopt, dan wordt dit ook wel „vasthaken” genoemd.
Verwarde uitrusting	Visuitrusting die in de knoop is geraakt en als gevolg hiervan moet worden ontward.
Visborden	De rechthoekige of ovale structuren die aan de uiteinden van de vleugel van het sleepnet zijn bevestigd en waarvan de kor wordt geopend door de hydrodynamische kracht die vrijkomt wanneer de boomkor door het water wordt gesleept.
Waterdichtheid	Het vermogen van het vaartuig om het binnendringen van water tegen te gaan.
Zakken hijsen	De handeling waarbij de „kuilen” (zakken) van de boomkor worden gehesen om de vangst te legen.
Zinken	Water maken en uiteindelijk ondergaan.

Afkortingenlijst

BIM	Bord Iascaigh Mhara of Bureau voor de Zeevisserij, Ierland
dB	Decibel
EC	Europese Commissie
EU	Europese Unie
FAO	Voedsel- en Landbouworganisatie
GVK	Glasvezelversterkte kunststof
IAO	Internationale Arbeidsorganisatie
ISO	Internationale Organisatie voor normalisatie (International Standards Organisation)
IMP	Institut Maritime de Prévention, Frankrijk
IMTM	Instituut voor maritieme en tropische geneeskunde, Medische Universiteit van Gdansk, Polen
m	Meter(s)
MAIB	Marine Accident Investigation Branch, VK
MCA	Maritime and Coastguard Agency, VK
MOB	Man overboord
PBM	Persoonlijke beschermingsmiddelen
QCATM	Questionnaire sur les Circonstances d'accidents du travail maritime
RB	Risicobeoordeling
TOR	Transponder voor de opsporings- en reddingsdienst
Seafish	Sea Fish Industry Authority, VK

Module I • **Het vaartuig**

1. VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE REDER
2. WAT STAAT ER IN DE STATISTIEKEN?
3. EEN VEILIGHEIDSCULTUUR BEVORDEREN
4. RISICOBEOORDELING
5. VOOR DE GESCHIKTHEID VAN UW VAARTUIG ZORGEN
6. OMGAAN MET NOODGEVALLEN
 - 6.1. NOODPROCEDURES | MAN OVERBOORD (MOB)
 - 6.2. NOODPROCEDURES | BRAND
 - 6.3. NOODPROCEDURES | HELIKOPTERREDDINGEN
 - 6.4. NOODPROCEDURES | HET SCHIP VERLATEN
7. INSTABILITEIT, HET VERBORGEN GEVAAR!
8. ALGEMENE WERKRUIMTEN
9. WACHTDIENSTEN
10. HUTTEN/KOMBUIS
11. MACHINEKAMER/RUIMTE
12. HET VAARTUIG BETREDEN EN VERLATEN
13. DE VISREIS PLANNEN
14. VERWARDE UITRUSTING EN REPARATIES
15. ONDERHOUDSWERKZAAMHEDEN
16. STRANDWERKZAAMHEDEN
17. AANLEGOPERATIES
18. ALLEEN WERKEN



**VEILIG
VISSEN**

KEN DE REGELGEVING

WEES VERANTWOORDELIJK VOOR UW EIGEN GEZONDHEID EN VEILIGHEID

Regelgeving is soms lastig te lezen en te begrijpen, maar de schipper (de reder of exploitant van het vaartuig) moet op de hoogte zijn van de voorschriften waar hij verantwoordelijk voor is. In veel gevallen is de schipper de eigenaar van het vaartuig en dus de verantwoordelijke. Als de schipper echter in dienst is van een reder, is de reder er verantwoordelijk voor om ervoor te zorgen dat de schipper het vaartuig veilig exploiteert. Als de schipper niet op de hoogte is van de voorschriften en deze niet naleeft, kan dit ernstige gevolgen hebben.

GEVAREN EN GEVOLGEN



I-1. Franse trawler in de haven (Yann Davalo © Europese Unie)

- Er staan levens op het spel als de veiligheid niet goed in acht wordt genomen en er geen passende maatregelen worden getroffen.
- De omstandigheden op zee kunnen zodanig zijn dat een veilige exploitatie van het vaartuig niet mogelijk is.
- De menselijke factor is de oorzaak van veel ongevallen en kan worden geweten aan:
 - onvoldoende opleiding;
 - te weinig ervaring en vaardigheden;
 - te weinig bemanningsleden en vermoeidheid.

NB: Het niet naleven van de regelgeving kan tot gerechtelijke vervolging leiden.

VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Los van de vereisten op grond van de bestaande regelgeving moet u te allen tijde een vrijwillige, proactieve veiligheidsaanpak hanteren met betrekking tot:
 - risicobeoordeling;
 - individuele drijfmiddelen;
 - persoonlijke beschermingsmiddelen;
 - vereisten voor het gebruik van werktuig;
 - certificering en inspectie van hefmiddelen;
 - hutten, voedsel en drinkwater aan boord.
- Zorg voor gepaste opleiding van alle bemanningsleden, waaronder opfriscursussen op het gebied van veiligheid, het omgaan met visuistrusting en het bedienen van machines.
- Tref voorzieningen voor gezondheidsbescherming en medische zorg, met name in het geval van ernstig letsel of ziekte als gevolg van werkzaamheden op een vaartuig.



I-1. De risicobeoordelingscyclus


WORD GEEN STUKJE STATISTIEK
OORZAKEN VAN DE MEESTE DODELIJKE ONGEVALLEN

Circa de helft van de dodelijke ongevallen in de visserijsector wordt veroorzaakt door het vaartuig zelf. In de onderstaande tabel staat het aantal dodelijke ongevallen in Portugal.

I-2. Dodelijke ongevallen van vissers op vaartuigen van < 15 m per oorzaak, Portugal, 2000-2010

Zinkende schepen		30
Overboord vallen		8
Mechanisch defect		5
Bediening van de spoel		1
Anders		3
Totaal		47

Bron: Mutua dos Pescadores, Portugal, 2011.



WORD GEEN STUKJE STATISTIEK

OORZAKEN VAN DE MEESTE ONGEVALLEN

De onderstaande tabel laat de situatie in het Verenigd Koninkrijk zien. Zoals u ziet, worden de meeste ongevallen op kleine vissersvaartuigen veroorzaakt door machinedefecten.

I-3. Meest voorkomende ongevallen op vaartuigen van < 15 m, naar oorzaak, VK, 2008

Machines		108
Stranding		16
Overstroming		13
Zinken		12
Aanvaring		11
Brand		4
Kapseizen		2
Contact		1

Totaal

167

Bron: MAIB.



WORD GEEN STUKJE STATISTIEK

MEEST VOORKOMEND LETSEL

In Frankrijk zijn de **vier** belangrijkste oorzaken van letsel onder vissers: vallen in het dok, verstrikt raken in visuitrusting, rugpijn en letsel van en snijwonden in de pols. Zie onderstaande tabel.

I-4. Gerapporteerde oorzaken en soorten letsel van vissers op vaartuigen van < 15 m, Frankrijk, 2005-2009

Vallen in het dok		730
Verstrikt raken in uitrusting		668
Verrekking (rug/pols)		635
Snijwonden		528
Niet gespecificeerd		328
Geraakt door vanguitrusting		308
Oogletsel door metaal		105
Overboord vallen		44
Brandwonden		26
Verstikking door dampen		14
Totaal		3 386

Bron: IMP/QCATM-database, 2010.

3. EEN VEILIGHEIDSCULTUUR BEVORDEREN



WEES PROACTIEF

EEN VEILIGE PRAKTIJK DIENT ONDERDEEL TE ZIJN VAN ONS DAGELIJKS LEVEN

Tot het moment waarop mensen echt nauw betrokken raken bij een ongeval, en met name een dodelijk ongeval, is het moeilijk om vast te stellen wat de impact daarvan is op een persoon.

„Ik heb op tragische wijze een van mijn bemanningsleden verloren tijdens routinewerkzaamheden op een trawler.

Een bemanningslid verloor zijn evenwicht toen een touw splitste. Ik heb dit als een enorme schok ervaren omdat ik altijd dacht dat iemand het in het zeewater zeker 5 tot 10 minuten zou volhouden als de omstandigheden goed waren.

Hij lag hooguit 2 tot 4 minuten in het water. Helaas droeg hij geen reddingsvest. We hebben inmiddels het een en ander veranderd. Mijn bemanning moet reddingsvesten dragen en ik heb het risicobeoordelingsboek getekend om aan te geven dat zij het echt moeten dragen. Je zou denken dat er alleen bij slecht weer erge dingen gebeuren, maar in dit geval was dat niet zo.

De risico's zijn 24 uur per dag, 7 dagen in de week aanwezig, hoe de omstandigheden ook zijn.”



GEVAREN EN GEVOLGEN

Een ongeval, en dan met name als er levens verloren gaan, heeft niet alleen een groot effect op u, maar ook op vele anderen.

Letsel kan leiden tot arbeidsongeschiktheid en een dodelijk ongeval heeft een vernietigende uitwerking op de familie en vrienden van het slachtoffer.

Er kunnen problemen ontstaan met de verzekeringsmaatschappij: die betaalt soms pas uit als het lichaam is geborgen.

Daarnaast kunnen er financiële problemen ontstaan als de hoofdkostwinner er niet meer is.

Zelfs collega's voelen vaak de gevolgen van een ongeval en vinden het soms lastig om door te gaan met hun leven.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Het uitvoeren van een risicobeoordeling, waarmee u zich beter bewust wordt van de risico's en de veiligheidsmaatregelen die u moet treffen om deze te voorkomen en te verkleinen.
- Begrijpen dat met de juiste werkwijzen de gezondheid van de bemanningsleden en van uw bedrijf worden beschermd.
- Niet toestaan dat efficiëntie op het dek een veilige werkwijze in de weg staat.
- Op de hoogte zijn en gebruikmaken van eventuele gidsen en informatie omtrent veiligheid.
- Op de hoogte zijn van eventuele wettelijke voorschriften op het gebied van de bescherming van veiligheid en gezondheid en deze toepassen.



WEES VOORBEREID

DENK NA OVER DE GEVAREN EN TREF BESCHERMENDE MAATREGELEN

Bij een risicobeoordeling denkt u na over de mogelijke gevaren en besluit u wat u redelijkerwijs kunt doen om deze te voorkomen of te minimaliseren.

Een risicobeoordeling is verplicht op alle werkplekken en het is de verantwoordelijkheid van uw werkgever of de reder om ervoor te zorgen dat de werkplek veilig en gezond is voor alle betrokkenen.

Een vissersvaartuig is een werkplek en de reder moet ervoor zorgen dat deze veilig en gezond is voor de bemanning en andere personen die mogelijk het vaartuig betreden. Dit heeft ook betrekking op personen die over het vaartuig lopen om een daarnaast aangemeerd vaartuig te bereiken.

Op een vissersvaartuig zijn bepaalde gevaren overduidelijk, zoals overboord vallen, zinken of brand. Als men uitglijdt, struikelt en valt, dan kan dit zowel kleine als grote gevolgen hebben. Er zijn gezondheidsrisico's zoals pijn in de onderrug, armen of schouders door tillen en dragen; letsel als gevolg van herhaalde belasting bij het verwijderen van ingewanden en het aanbrengen van aas; gehoorverlies door het hoge geluidsniveau, en stress en vermoeidheid, die fysieke en mentale druk kunnen veroorzaken.

Vissers zijn zich doorgaans heel bewust van deze gevaren, maar accepteren deze vaak gewoon als onderdeel van de visserij.

Door middel van een risicobeoordeling kunt u:

- uw manier van vissen veiliger en gezonder maken;
- de wet naleven;
- aantonen dat u de nodige zorgvuldigheid hebt betracht.

Zie Module V voor meer informatie over risicobeoordelingen.



I-2. Nadenken over het vaartuig (Beate Gminder © Europese Unie)

5. VOOR DE GESCHIKTHEID VAN UW VAARTUIG ZORGEN



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Vaartuigen raken snel in verval als ze niet goed worden onderhouden. Een gepland onderhoudsprogramma is van groot belang.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

WATERDICHTHEID

- Controleer of de romp en het dek in goede staat zijn en of er geen mogelijke gaten zijn door roest, kapotte planken of beschadigde glasvezelversterkte kunststof.
- Alle luiken en deuren moeten goed kunnen worden gesloten en ventilatiegaten moeten kunnen worden afgesloten. Ramen moeten effectief het water buiten kunnen houden.

VERANDERINGEN VAN DE STABILITEIT EN DE CONSTRUCTIE

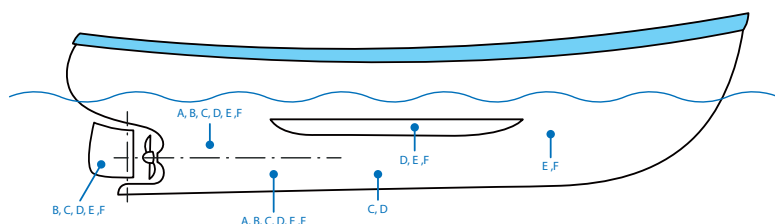
- Door de jaren heen worden vissersvaartuigen vaak aangepast aan een andere vismethode, of worden grote onderdelen, zoals de motor of de spoel, vervangen. Zo kan het gebeuren dat een oorspronkelijk stabiel vaartuig dat niet meer is.
- Een moderne, snelle lichtgewichtmotor compenseert het gewicht van een grotere, krachtigere spoel op het dek niet op dezelfde manier als de oorspronkelijke zware motor en kleinere spoel dat deden. Veel vaartuigen voegen een shelterdek toe, een hekportaalmast en misschien nog een nettentrommel. Vaartuigen waarop fuiken worden gebruikt, proberen meer uitrusting mee te nemen door die hoog op te stapelen op de achtersteven. Door uitrusting hoog op te stapelen, en daarmee gewicht toe te voegen aan het vaartuig, wordt de stabiliteit van het vaartuig sterk verminderd. Een gekwalificeerd persoon moet die stabiliteit goed controleren.

ANODISCHE BESCHERMING

Controleer de staat van de anodes om er zeker van te zijn dat de schacht, propeller en roerschacht van de achtersteven en eventuele kleppen in de romp goed zijn beschermd.

Blokken moeten zijn gestroomlijnd en er moeten gelaste stalen moeren in zijn gegoten.

NB: Andere anodes mogen ook in zeewateringenangen zijn geplaatst indien ze van non-ferrometaal zijn gemaakt.



	Lengte van het vaartuig	Gewicht van de zinken anodes	Totaal aantal anodes
A	6 m — 12 m	8,6 kg	4
B	12 m — 15 m	8,6 kg	6
C	15 m — 18 m	13,1 kg	8
D	18 m — 21 m	15,0 kg	10
E	21 m — 24 m	15,0 kg	10
F	24 m — 27 m	15,0 kg	10

I-5. Locatie en aantal anodes (volgens FAO, document 239 aangepast)



VEILIGHEIDSMATREGELEN

STUURINRICHTING

Controleer op goede werking.

WATERLOOSPOORTEN

Als het vaartuig een dek heeft, controleer dan of de waterloospoorten vrij van obstakels zijn.

POMPSYSTEMEN

Controleer of de bilgepompen en andere pompsystemen werken en water uit de romp pompen.

AANDRIJVING

Zijn de hoofdmotor, schakelkast, schacht van de propeller, pakkingbus van de achterstevan en propeller in goede staat?

Zie het incident in Module IV dat hierop betrekking heeft:

7 — De motor, het hart van uw vaartuig — overstromingen, kapseizen en de dood.

ZEEWATERSYSTEMEN

Lekken in het zeewaterkoelsysteem hebben er vaak toe geleid dat schepen zonken. Controleer daarom of de inlaatkleppen, verbindingen in de romp, warmtewisselaars, uitlaatkleppen, pompen en het leidingwerk in goede staat zijn.

NIVEAU-ALARMEN ONDERRUIM

Problemen met slechte elektriciteitsverbindingen zijn vaak de oorzaak van defecten, maar een werkend bilgealarm is essentieel op alle vaartuigen met een dek. Ze moeten vóór elke reis worden gecontroleerd.

ELEKTRISCHE SYSTEMEN

Controleer de staat van de elektrische systemen en accu's om brand te voorkomen! Accu's moeten afdoende ventilatie hebben en uit de buurt worden gehouden van explosieve gassen, rook of open vuur. Controleer dat er geen losse onderdelen of gereedschap op de accu liggen; dit kan namelijk kortsluiting veroorzaken.

Zie het incident in Module IV dat hier betrekking op heeft:

13 — Elektrische installaties — brand in de machinekamer.

NAVIGATIE

Werkt het navigatiesysteem op het vaartuig goed voor uw werkgebied? Ziet u defecten? Is er een vervangend apparaat aanwezig in geval van defecten?

COMMUNICATIE

Is de communicatieapparatuur op het vaartuig in goede staat en afdoende voor uw werkgebied? Is er een vervangend systeem aanwezig? Hebt u een noodpositioneringssysteem of -meldingssysteem zoals een EPIRB?

ALLEEN WERKEN

Is het vaartuig zodanig uitgerust dat u zo veilig mogelijk kunt werken? Zijn een levenslijn, overboordladder, EPIRB etc. aanwezig?

Zie deel 18 „Alleen werken” in deze module.



OEFENINGEN UITVOEREN

IN EEN NOODGEVAL IS HET TE LAAT OM HET BOEKJE NOG TE LEZEN!

In een noodgeval is het van groot belang dat u weet wat u moet doen en dat u er de juiste uitrusting voor hebt. Alle personen aan boord moeten een veiligheidsopleiding hebben gevolgd en u dient regelmatig oefeningen te houden.

Wees voorbereid op situaties zoals de volgende: man overboord: minimaal 25 % van de dodelijke ongevallen binnen de visserij doen zich voor wanneer personen vallen, een klap krijgen of overboord worden geslagen (MAIB).

Brand: het is aan u om het vuur te blussen.

Helikopterreddingen: weet wat u wel en niet moet doen.

Het schip verlaten: hebt u een reddingsvlot en weet u hoe u die goed te water moet laten en erop kunt komen?

Ernstig letsel: breng de EHBO-opleiding in de praktijk en zorg dat u weet hoe u met de radio medische hulp kunt inroepen.

Zie Module VI voor meer informatie over EHBO en de basis-EHBO-trommel.



DRAAG EEN REDDINGSVEST

MAN OVERBOORD

- Alle personen dienen een geschikt individueel drijfmiddel van 150N of meer te dragen wanneer er op het dek wordt gewerkt.
- Houd altijd rekening met de situatie op uw vaartuig; hoe zou u iemand redden die in het water valt?
- Denk aan een gooilijn om de persoon te bereiken en een hijsstrop om hem/haar uit het water te hijsen.
- Een overboordladder of een touwladder om uit het water te klimmen kan erg goed van pas komen. Op vaartuigen die door één persoon kunnen worden bestuurd, dient de ladder permanent aan de achtersteven te zijn bevestigd, of moet er een trekkoord aan de zijkant van de achtersteven hangen, zodat een touwladder naar beneden kan worden getrokken.

ROEP-KIJK-RICT-GOOI-DRAAI-ZOEK-RED-BEHANDEL

- Sla verbaal alarm.
- Houd de man overboord continu in de gaten. Eén bemanningslid moet de spotter zijn en rond het vaartuig lopen om visueel contact te houden.
- Draai het vaartuig richting de zijde waar de drenkeling overboord viel, zodat de propeller uit zijn/haar buurt blijft.
- Gooi een reddingsboei uit, sta paraat om signaalapparaten te activeren, schrijf de positie op en stuur een maydayoproep naar andere vaartuigen of de opsporings- en reddingsdiensten.
- Draai uw vaartuig en zoek parallel. Zorg ervoor dat u de snelste en veiligste draaimanoeuvres kent (Williamson-draai of soortgelijk).
- De redding is afhankelijk van de omstandigheden op zee, en of de persoon al dan niet zelf kan helpen bij de redding.
- De personen die helpen bij de redding moeten een reddingsvest en veiligheidsharnas dragen. Gebruik een touw met een lus en een krachtblok of inhaler om de overboord gevallen persoon uit het water te halen.
- Houd de overboord gevallen persoon zo veel mogelijk horizontaal om hydrostatische druk te voorkomen.
- Houd de EHBO-trommel en een thermische deken bij de hand. Wees erop voorbereid dat u de kustwacht moet bellen voor hulp, en houd een strategie achter de hand voor een eventuele medische evacuatie per vaartuig of helikopter.

CONTROLEER OF DE UITRUSTING BEDRIJFSKLAAR IS

BRAND

De wettelijk verplichte brandblusapparatuur is over het algemeen vrij minimaal op kleine vaartuigen. Houd rekening met de mogelijke brandgevaaren, de situaties waarin deze zich kunnen voordoen, de structuur en de indeling van uw vaartuig, en besluit of aanvullende apparatuur wenselijk is.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Vonken van elektrische schakelaars, motoren, gereedschappen en leidingen.
- Brandstoflekken op zeer hete oppervlakken.
- Vonken van slijpen en lassen.
- Kooktoestellen, generators, sigaretten, lucifers en aanstekers.

BRANDEND MATERIAAL	BESTE BLUSMIDDEL
Kleding/papier/hout	Watergehalte
Ontvlambare vloeistoffen	Schuim
Elektrische brand	CO ₂
Meeste soorten brand	Poeder(*)

(*) Er zijn speciale brandblussers verkrijgbaar voor brand waarbij metalen en bepaalde soorten vloeistoffen betrokken zijn.

WAT DE BEMANNING MOET WETEN

- Waar alle brandblusapparatuur zich aan boord bevindt.
- Hoe en wanneer bepaalde brandblusapparatuur moet worden gebruikt.
- De effecten van brandbluswater op de stabiliteit van het vaartuig.
- Individuele taken bij het blussen van brand aan boord.

Men dient praktijkoefeningen uit te voeren om er zeker van te zijn dat iedereen zich van het voornoemde bewust is.

U blust een brand door één element weg te nemen.



I-6. De branddriehoek



WAT TE DOEN IN GEVAL VAN BRAND

- Roep BRAND en sla alarm.
- De schipper moet een maydayoproep overwegen.
- Probeer de brand te blussen met een brandblusser.
- Sluit alle ventilatie.
- Als u de brand niet kunt blussen, ga dan naar buiten en sluit het ruim. Sluit indien mogelijk alle stroom- en brandstofvoorzieningen naar het ruim af.
- Bescherm het reddingsvlot tegen brand en plaats reddingsvesten op een veilige, toegankelijke plek.
- Gebruik zo min mogelijk water om zo stabiliteitsproblemen te voorkomen (vrij oppervlak).
- Bereid u erop voor om het schip te verlaten.

DINGEN DIE EEN BRAND VOEDEN

- Diesel, petroleum en smeerolie.
- Hydraulische olie.
- Lpg-gasflessen die worden gebruikt om te koken.
- Reinigingschemicaliën, verf en verfverduuners.
- Vodden met olie of chemicaliën.



WEET WAT U MOET DOEN

IN EEN NOODGEVAL IS HET TE LAAT OM HET BOEKJE NOG TE LEZEN!

Zorg ervoor dat iedereen aan boord de procedures kent en weet welke informatie gegeven moet worden en hoe zij te werk moeten gaan in geval van een helikopterredding.

INFORMATIE VOOR DE REDDINGSHELIKOPTER

- Uw positie, uw naam, het vaartuigregistratienummer.
- Snelheid en koers van het vaartuig, weersvoorspelling van het gebied.
- Aard van het noodgeval.
- Noodapparatuur (radio, lichtkogels).



TIJDENS DE REDDINGSACTIE

- Luister naar de opdrachten van de piloot en volg deze op.
- De snelheid van het vaartuig mag niet hoger zijn dan 5-10 knopen.
- Haal uw netten in en maak het dek vrij als hier genoeg tijd voor is.
- Houd personen gereed voor de lange reddingskabel.
- Raak de kabel niet aan totdat die in aanraking komt met de zee (de kabel is geladen met statische elektriciteit).
- Bevestig de kabel niet aan het vaartuig.



ZORG VOOR EEN NOODPLAN

Ook als u niet verplicht bent om een reddingsvlot aan boord te hebben, overweeg dan toch er een te kopen of te huren en overweeg ook een Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) aan te schaffen.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- De schipper dient de opdracht te geven om het schip te verlaten zodra duidelijk wordt dat er levens op het spel staan (bijv. brand of overstroming).
- Als hier tijd voor is, stuurt u een maydaybericht en verzamelt u thermische kleding en dekens.
- Activeer de EPIRB en bind deze vast aan een reddingsvlot of een persoon.
- Haal de lichtkogels en de draagbare radio en laat het reddingsvlot te water.



OVERBELAST HET VAARTUIG NIET

EEN OORSPRONKELIJK STABIEL VAARTUIG KAN INSTABIEL WORDEN

De stabiliteit van het vissersvaartuig verandert tijdens de reis voortdurend. Dit kan komen door veranderingen van het weer, de lading en de visserijwerkzaamheden op het vaartuig.

De stabiliteit is lastig te beoordelen en moet derhalve door een gekwalificeerde expert worden beoordeeld. Idealiter wordt er een volledige stabiliteitsberekening uitgevoerd bij het vaarklaar maken van het vaartuig en wordt er een stabiliteitsboek geleverd, waarin informatie gegeven wordt over de beperkingen van het vaartuig bij verschillende laadomstandigheden. Voor kleine vaartuigen is het echter onwaarschijnlijk dat de ontwerper de stabiliteit van de romp heeft berekend om ervoor te zorgen dat deze aan de gewenste eisen voldoet.



GEVAREN EN GEVOLGEN

Raadpleeg een gekwalificeerd persoon voor advies als u uw vaartuig op enige wijze hebt gewijzigd, bijvoorbeeld door uitrusting te veranderen of toe te voegen, of als u enige twijfel hebt over uw vaartuig. Overweeg ook of het noodzakelijk is om de desbetreffende scheepvaartautoriteit en uw verzekeraar in te lichten.

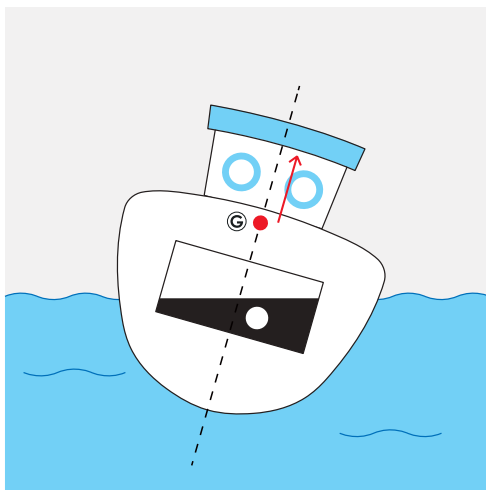


VEILIGHEIDSMATREGELEN

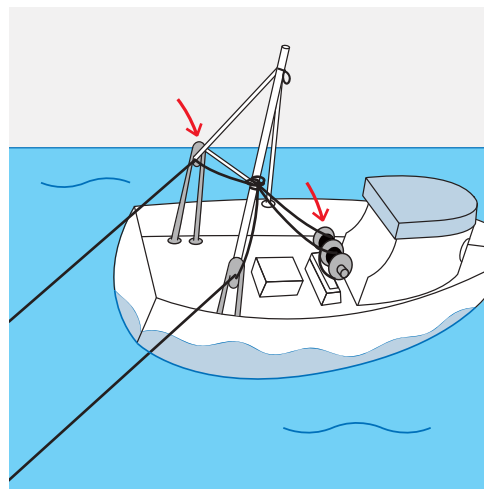
Mits uw vaartuig een behoorlijke voorgeschiedenis van veilig gebruik heeft, kunt u er veilig mee blijven varen als u op de volgende punten let:

- Ga zorgvuldig om met de lading die u op het vaartuig plaatst; zorg ervoor dat het niet overbelast raakt.
- Bewaar uitrusting indien mogelijk onder het dek, aangezien gewicht bovendecks de stabiliteit kan verminderen.
- Houd rekening met het vrijboord (de hoogte van het water tot het dek). Dit wordt lager naarmate een grotere lading op het vaartuig wordt geplaatst. Controleer het vrijboord regelmatig, zodat u zich bewust bent van veranderingen in de lading op het vaartuig. Een korter vrijboord leidt ertoe dat het dek onder het waterpeil zakt wanneer het vaartuig schommelt, en dit heeft een drastische vermindering van het drijfvermogen van de romp tot gevolg. Een korter vrijboord kan ook leiden tot overstromingen als het vaartuig zo ver kantelt dat water door de luiken, deuren of ventilatie naar binnen kan stromen.
- Zorg voor een gelijkmatige belasting van het vaartuig: druk op de boeg en de achtersteven van het vaartuig vermindert ook het drijfvermogen van de romp.
- Zorg ervoor dat u een werkend bilgealarm hebt, zodat u direct eventueel overtollig water in de romp opmerkt. Het effect van de vrije oppervlakken van het water vermindert de stabiliteit.
- Houd het dek zo goed mogelijk vrij en zorg ervoor dat de waterloospoorten nooit geblokkeerd worden.
- Vis op het dek moet snel in kisten worden gedaan en beneden worden opgeslagen. Vis op het dek kan van de ene naar de andere kant glijden, wat tot een verminderde stabiliteit van het vaartuig kan leiden.
- Vermijd gebruik van het vaartuig in „lichte” staat, met weinig brandstof of voorraad aan boord.
- Let goed op bij het hijsen, omdat de lading vanaf de bovenkant van het hefblok druk uitoefent en daarmee een grote kantelingsdruk op het vaartuig uitoefent.
- In geval van „vasthaken”, kijk dan goed uit en wees erop voorbereid om de uitrusting met een boei op het water te laten drijven zodat de uitrusting in betere omstandigheden weer uit het water kan worden gehesen. Zo wordt het vaartuig niet in gevaar gebracht.
- Voeg geen ballast toe en verwijder ook geen ballast zonder vooraf advies van een expert in te winnen.

Zie het incident in Module IV dat hier betrekking op heeft: 12 — Stabiliteitscontrole — overstromingen, kapseizen en de dood.



I-7. Effect van de vrije oppervlakken in een tank (volgens FAO, document 517 aangepast)



I-8. Kantelende lading aan sleeplijnen (volgens FAO, document 517 aangepast)

STABILITEITSMELDING				
	PLAATSIJNG VAN DE UITRUSTING EN DE VANGST	STABILITEIT		
		Aanvaardbaar	Tegen de limiet	Gevaar voor kapseizen
	Leeg visruim			
	Vangst in visruim			
	- Deel van de lading in ruim - Uitrusting op het dek			
	- Aanzienlijke vangst op het dek - Uitrusting op het dek - Leeg visruim			

I-9. Stabiliteitsmelding (uit FAO, document 517)

EENVOUDIGE STAPPEN OM DE STABILITEIT TE BEHOUDEN

- Sluit deuren en luiken.
- Zorg ervoor dat de spuigaten en waterloospoorten geopend en vrij van obstakels zijn, zodat water snel van het dek kan lopen.
- Zorg dat de vangst en de uitrusting niet kunnen gaan schuiven.
- Verplaats de uitrusting en de vangst van het dek naar het visruim.
- Vermijd volgzee.
- Maak geen slagzij tijdens het inhalen van uitrusting.

Bron: FAO technisch document 517 Veiligheidspraktijken met betrekking tot de stabiliteit van kleine vissersvaartuigen.



RUIM OP

HOUD DE BOOT NETJES EN VEILIG — RUIM OP

Het moet mogelijk zijn om u vrij te bewegen binnen de werkruimten van het vaartuig zonder het risico op uitglijden, struikelen en vallen. Om veilig te werken moet alles worden opgeborgen, zodat de doorgangen en werkruimten vrij blijven.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Struikelen over obstakels.
- Uitglijden over ijs, vis of geleiakte olie.
- Onbeschermde openingen.
- Ontbreken van relingen.
- Slechte verlichting.
- Laaghangende obstakels.



I-3. Een rommelig dek (Beate Gminder © Europese Unie)



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Houd het dek vrij van losse visuitrusting waarover mensen kunnen struikelen en vallen.
- Breng een antisliplaag aan op het dek, gebruik verhoogde vlonders met profiel in ruimten waar zich ijs en visingewanden bevinden. Gebruik waar nodig rubberen matten. Maak geleiakte olie schoon en repareer lekken.
- Houd luiken die niet in gebruik zijn gesloten.
- Plaats relingen waar zij nodig of handig zijn.
- Zorg voor een goede verlichting zodat alle gevaren duidelijk zichtbaar zijn.
- Markeer eventuele lage obstakels en dek scherpe randen goed af.
- Houd de toegang tot cruciale veiligheidsapparatuur en -bediening vrij.
- Zorg ervoor dat waterloospoorten en nooduitgangen niet geblokkeerd zijn.



I-4. Een opgeruimd dek (Beate Gminder © Europese Unie)



DE UITKIJK

EFFECTIEVE WACHTDIENSTEN ... OF U BETAALT DE PRIJS

Zorg ervoor dat het vaartuig veilig wordt bestuurd voor iedereen aan boord en voor de veiligheid van andere vaartuigen.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- De wachthouder is niet competent.
- Er is geen goede uitkijk als de schipper niet op het dek werkt.
- De wachthouder valt in slaap.
- De wachthouder let niet op.



VEILIGHEIDSMAAATREGELEN

- Zorg ervoor dat iedereen die het gezag heeft over het vaartuig over de nodige kennis en ervaring beschikt om op competente wijze met alle mogelijke situaties om te gaan.
- Als er op het dek wordt gewerkt, moet de schipper de mogelijkheid hebben om het vaartuig te besturen en te overzien wat er allemaal gebeurt.
- Iemand die de leiding krijgt over het vaartuig moet goed uitgerust zijn. Een wachtalarmsysteem is een goede veiligheidsmaatregel om te voorkomen dat de wachthouder in slaap valt.
- Afleidingen zoals televisies en videoschermen mogen niet zichtbaar zijn vanuit de besturingspositie van het vaartuig.
- Men moet zorgen voor wat te drinken voordat iemand de wacht gaat houden. Verlaat nooit de kajuit om wat te drinken te gaan halen.

Zie het incident in Module IV dat hier betrekking op heeft: 5 — Te weinig slaap — stranden.

**HOUD HET SCHOON****EEN VEILIGE, GEZONDE WERKOMGEVING IS HET MINSTE WAT VERWACHT MAG WORDEN**

Zorg ervoor dat de hutten, de kombuis en alle faciliteiten afdoende zijn voor de duur van de visreis.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Een slechte verwarming en ventilatie beïnvloeden de gezondheid van bemanningsleden.
- Onvoldoende kook-/wasmogelijkheden leiden tot onhygiënische omstandigheden voor de bemanning.
- Brandblusvoorzieningen zijn onvoldoende.
- Gasflessen worden niet goed opgeslagen en gebruikt.
- Een te hoog geluidsniveau.
- Ontsnappingsroutes zijn niet aanwezig of niet bruikbaar.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- De hutten in het vaartuig moeten een comfortabele temperatuur hebben en voldoende geventileerd zijn, zodat zij niet vochtig en ongezond worden.
- Kook- en wasfaciliteiten moeten geschikt zijn voor de duur van de visreis en moeten goed werken en schoon zijn.
- Rookmelders moeten zijn geplaatst en er moet geschikte brandblusapparatuur beschikbaar zijn.
- Er moet een blusdeken tegenover het fornuis aanwezig zijn.
- Gasflessen moeten buiten de hutten worden opgeslagen in een goed geventileerde ruimte.
- Er moet een gasmelder in de kombuis zijn geplaatst en deze moet regelmatig worden getest.
- Een te hoog geluidsniveau moet worden verlaagd door geluiddempende isolatie te plaatsen.
- Zorg ervoor dat er een ontsnappingsroute uit de hutten is en zorg ervoor dat deze te allen tijde vrijgehouden wordt en duidelijk wordt aangegeven, en dat alle bemanningsleden in staat zijn deze route te volgen.

**GOED ONDERHOUD****VERGEET DE MOTOR NIET**

Effectief onderhoud is van cruciaal belang voor betrouwbaarheid. Onder slechte omstandigheden moet u volledig op de motor en bijbehorende machines kunnen vertrouwen.

De machinekamer/-ruimte moet een veilige ruimte zijn om in te bewegen, aangezien u er op zee mogelijk aan zult moeten werken.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Defecten aan de motor/machine.
- Gevaar van vallen en letsel.
- Alleen werken.
- Slechte verlichting.
- Aandrijfriemen.
- Hete oppervlakken.
- Vuil.
- Brand/explosies.
- Accu's zonder ventilatie.
- Overstromingen door defecte leidingen, pompen en kleppen.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- Verricht preventief onderhoud, waaronder het regelmatig vervangen van de olie en filters.
- Controleer alle aandrijfriemen.
- Zorg ervoor dat er waar nodig relingen of rails zijn aangebracht en dat alle vloerplaten aanwezig zijn, zodat iedereen zich veilig kan voortbewegen en rondom de motor kan werken.
- Als u alleen werkt in de machinekamer, laat iemand dan weten hoe lang u verwacht daar te zijn.
- Zorg ervoor dat de verlichting goed is en goed gericht is op de plek waar u het nodig hebt, zodat u het onderhoud van de motor kunt uitvoeren.
- Zorg ervoor dat alle aandrijfriemen goed zijn bevestigd, zelfs die onder de vloerplaten. Omdat u de vloerplaten moet optillen om er toegang toe te krijgen, moeten deze platen goed tegen de aandrijfriemen zijn beschermd.
- Plaats bescherming op hete oppervlakken die u per ongeluk zou kunnen aanraken.
- Zorg voor een goede ventilatie om warmte en dampen te verwijderen.
- Zorg ervoor dat de motor en bijbehorende apparatuur schoon blijven, zodat u duidelijk eventuele waterlekken, brandstoflekken en olielekken ziet voordat die tot een groter probleem leiden.
- Let ook op het brandbestrijdingssysteem. Is dit systeem voldoende? En als er een vast systeem is geplaatst, is iedereen zich dan bewust van de gevaren van inert gas?
- Zorg ervoor dat accu's naar buiten ventileren en dat er geen voorwerpen op of rondom de accu's zijn geplaatst die eventueel kortsluiting kunnen veroorzaken en daardoor tot brand of explosies kunnen leiden.
- Controleer de staat van de zeewatersystemen, plaats een effectief bilgealarm en controleer regelmatig of dit alarm werkt.
- Zorg ervoor dat inlaatkleppen gemakkelijk kunnen worden gesloten, zelfs als zij onder water staan.



SPEEL OP VEILIG

CIRCA 20 % VAN DE ONGEVALLEN IN DE VISSERIJ VINDEN PLAATS IN DE HAVEN, BIJ HET BETREDEN OF VERLATEN VAN HET VAARTUIG

Alcohol wordt in veel gevallen als mogelijke factor beschouwd, maar de voorzieningen voor het betreden van kleine vaartuigen zijn ook vaak erg gevaarlijk.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Een ladder afdalen.
- Obstakels op de kade en op vaartuigen.
- Slechte verlichting.
- Onbeschermde openingen.
- Toegang via andere vaartuigen.
- Betreden van het vaartuig via een extra boot.



I-5. Goede toegang via het ponton (Amélie Knapp © Europese Unie)



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Gebruik geen alcohol of drugs voordat u het vaartuig gaat betreden.
- Probeer het vaartuig altijd te betreden met andere mensen in de buurt.
- Ladders aan de kadewand vallen onder de verantwoordelijkheid van de havenautoriteit. Als deze niet in goede staat zijn (bijv. de reling bovenaan ontbreekt), dan kunt u een klacht in dienen bij de havenautoriteit.
- Gebruik bij slecht weer geen ladders.
- Obstakels zoals netten, touwen, kabels, trommels, visborden, afval etc. zowel op de kade als op het vaartuig kunnen tot struikelen en vallen leiden. Verwijder eventuele onnodige obstakels van uw vaartuig en werk samen met de havenautoriteit om de ruimte rondom de ladders vrij te houden.
- Mogelijkerwijs is de havenverlichting slecht of überhaupt niet aanwezig. U kunt de havenautoriteit verzoeken om daar verbetering in aan te brengen. In tussentijd dient u een zaklantaarn te gebruiken om ervoor te zorgen dat eventueel struikelgevaar zichtbaar is.
- Open luiken waar iemand over zou kunnen struikelen of in zou kunnen vallen, moeten worden afgeschermd. Daarnaast moeten ook tijdelijke openingen worden afgeschermd, bijvoorbeeld bij het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden.
- Toegang tot andere vaartuigen: vaartuigen leggen vaak naast elkaar aan, en bemanningsleden, monteurs en andere mensen moeten veilig van vaartuig naar vaartuig kunnen komen. Zorg ervoor dat men veilig uw vaartuig kan betreden; het dek mag niet glad zijn, er moeten relingen aanwezig zijn die stevig zijn bevestigd, en de doorgang moet vrij van obstakels zijn.
- Als u aan boord gaat via een bijboot kan die gemakkelijk overstromen, vooral als deze vol zit met spullen en uitrusting voor een visreis.
- Iedereen moet geschikte drijfmiddelen dragen en de bijboot mag niet overbelast worden.
- Er moeten riemen/peddels worden meegenomen voor het geval de motor uitvalt en er moet worden gezorgd voor verlichting om te voorkomen dat u in het donker door andere vaartuigen wordt aangevaren.

MAAK EEN PLAN
ELKE REIS BEGINT MET EEN GOEDE VOORBEREIDING!

De juiste planning, voorbereiding en controles voorafgaand aan de visreis zorgen ervoor dat u in alle vertrouwen kunt gaan vissen met uw vaartuig.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Defecte apparatuur.
- Gereedschap en reserves niet beschikbaar.
- Overstroming en verlies van uw vaartuig.
- Veiligheidsapparatuur werkt niet.
- Bemanning is zich niet bewust van de veiligheidsprocedures.
- Slechte weersomstandigheden.
- Radiocommunicatie werkt niet.
- Bemanning niet competent of geschikt.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

Bereid een checklist van uw vaartuig voor met alle onderdelen die u belangrijk vindt, maar zorg er in elk geval voor dat de volgende onderdelen erop voorkomen:

- **Motor:** brandstof, olie, vers water.
 - Controleer op lekken en op tekenen die duiden op eventuele problemen.
 - Controleer de alarmen van de motor.
- **Bilgealarm:**
 - Controleer of dit werkt.
- **Zeewatersystemen:**
 - Controleer op tekenen die duiden op problemen. Kan de inlaatklep gemakkelijk worden gesloten?
 - Zijn de pompen in goede, werkende staat?
 - Controleer of de zuigfilters niet vuil zijn.
- **Hydrauliek:**
 - Controleer op lekken — maar niet met uw handen. Er kan namelijk hydraulische vloeistof in uw huid worden geïnjecteerd, en dit kan ernstige gevolgen hebben. Controleer ook het peil in het reservoir.
 - Hebt u reserveolie?
- **Staat van het vaartuig:**
 - Is alles goed opgeborgen, zijn luiken gesloten en zijn de waterloospoorten vrij?
- **Veiligheidsapparatuur:**
 - Reddingsvesten zijn bij de hand; reddingsvlot met een juist gemonteerde hydrostatische vrijgave is op zijn plek.
 - Zijn alle brandblusmiddelen op hun plek en in orde?
 - Alle teamleden zijn zich bewust van de veiligheidsprocedures.
 - Werken de navigatiesystemen en is er een reservesysteem aanwezig?
- **Weer:**
 - Controleer de weersvoorspelling voor de verwachte duur van uw reis.
 - Informeer personen die aan wal blijven over de visreis die u gaat maken en de verwachte datum en het tijdstip waarop u weer terug in de haven zult zijn.
 - Geef de contactgegevens van alle personen aan boord.
- **Controle van de communicatie:**
 - Test de radioverbinding met het havenkantoor of een ander vaartuig.

**WEES VOORZICHTIG!****DENK NA VOORDAT U HANDELT; VISUITRUSTING IS VERVANGBAAR, EEN MENSENLEVEN NIET**

Als er dingen misgaan en de uitrusting kapot gaat, dan willen vissers dit altijd graag snel oplossen. Zij staan dan niet altijd stil bij de mogelijke gevolgen van het over de reling heen reiken of op de trawl staan terwijl ze de netten repareren.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Overboord vallen.
- Vanaf grote hoogte vallen.
- Overboord gesleept worden door uitrusting die naar achteren schiet.
- Geraakt worden door slingerende, rollende of schuivende voorwerpen.
- Bemanningsleden die gewond raken omdat zij geen passende handschoenen, veiligheidsbrillen en hoofdbescherming dragen.
- Kapseizen van het vaartuig.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- Beoordeel allereerst de situatie en kies de beste manier om het probleem op te lossen. Vertel alle betrokkenen wat u van plan bent.
- Draag een veiligheidsharnas als u overboord moet reiken of als u op grotere hoogte gaat werken.
- Zorg voordat u ermee begint te werken, dat de uitrusting geen terugtrekkende beweging kan maken.
- Zorg ervoor dat voorwerpen niet kunnen zwaaien, rollen of schuiven en mensen kunnen verwonden.
- Zorg ervoor dat u een kist bij de hand hebt met het juiste gereedschap en de juiste uitrusting voor te verwachten reparaties.
- Zorg ervoor dat de juiste veiligheidsuitrusting beschikbaar is met het benodigde gereedschap en dat deze wordt gebruikt.



I-6. Voer reparaties uit op een veilige plaats (Dominique Levieil © Europese Unie)

DRAAG BESCHERMINGSMIDDELEN
HOUD HET VEILIG!

De meeste vissers voeren zo veel mogelijk zelf hun onderhoud uit om de kosten te drukken. Maar deze besparing staat nooit in verhouding tot de persoonlijke en financiële kosten die ermee gemoeid zijn als iemand gewond raakt. Het is van groot belang om effectief onderhoud goed af te ronden, zodat het vaartuig veilig en operationeel blijft.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Alle risico's die worden veroorzaakt door kappen, slijpen, borstelen en soortgelijke werkzaamheden.
- De gevaren van het gebruik van elektrisch gereedschap op zee.
- Gevaar van vallen.
- Chemicaliën die worden gebruikt om schoon te maken of te behandelen.
- Dampen.
- Afgesloten ruimten.
- Hefwerkzaamheden.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- Draag persoonlijke beschermingsmiddelen als er een gevaar bestaat om overboord te vallen.
- Draag handschoenen, een bril en een stofmasker.
- Draag veiligheidsslaarzen om de tenen te beschermen en een helm als er een gevaar bestaat dat voorwerpen naar beneden vallen of als u uw hoofd kunt stoten tegen obstakels.
- Elektrisch gereedschap mag alleen worden gebruikt als dat in een veilige staat verkeert en van een goed werkend bedienings- en beveiligingsmechanisme is voorzien. Daarnaast dienen ook andere veiligheidsmaatregelen te zijn getroffen. Stroomonderbrekers moeten worden gebruikt ter bescherming en verlengkabels moeten in goede staat zijn.
- Veiligheidsharnassen moeten worden gedragen als u op hoogte werkt of over de zijkant van het vaartuig leunt.
- Lees alle bij chemicaliën en andere materialen meegeleverde veiligheidsinstructies goed door en volg deze op. Deze informatie staat op het etiket van het betreffende product en op een veiligheidsblad dat met alle chemicaliën moet worden meegeleverd.
- Wees u bewust van het gevaar van dampen die afkomstig zijn van verf of kleefstoffen. Zorg voor een goede ventilatie en draag een passend ademhalingstoestel.
- Tref voorzorgsmaatregelen wanneer er aan boord gelast of gebrand wordt.
- Let op het gevaar van afgesloten ruimten. Zelfs het schilderen van de hutten kan tot een gevaarlijk binnenklimaat leiden. Zorg voor een goede ventilatie en draag ademhalingstoestellen. Neem na het schilderen voldoende tijd in acht om te ventileren en eventuele schadelijke dampen te verwijderen. Pas dan kunt de ruimte weer vrijgeven. Ruimten waarin brandstof of olie wordt bewaard, betreedt u niet tot die gecontroleerd zijn en vaststaat dat er geen explosieve gassen aanwezig zijn en de lucht veilig is. Betreed geen verzegelde ruimten zonder te controleren of die wel echt veilig zijn.
- Beoordeel het gewicht van voorwerpen die worden gehesen en gebruik geschikte, gecertificeerde hijsbanden.
- Zorg ervoor dat de structuur van het vaartuig sterk genoeg is voordat u er hefwerktuigen aan bevestigt.

Zie Module VI, deel 4 — Werkuitrusting.



VERMIJD SLECHT WEER

LET GOED OP HET WEER

Werken vanaf het strand kan bijzonder gevaarlijk zijn aangezien het weer kan omslaan en als u terugkeert, kan het lastig zijn om het vaartuig veilig op het strand te krijgen. Voor waden in de zee om het vaartuig aan een spoel of tractor vast te maken, zijn speciale kleding en een individueel drijfmiddel nodig.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Nat en koud worden.
- Omver geslagen worden door het vaartuig.
- Verdrinken.
- Vaartuig valt dwarszees en kapseist.
- Letsel door het zelf dragen van alle spullen van en naar het vaartuig.



I-7. Strandoperaties (DG MARE © Europese Unie)



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Draag lieslaarzen en passende kleding.
- Bij koud weer kan een thermisch pak met drijfvermogen van pas komen.
- Draag een individueel drijfmiddel.
- Gebruik bij slecht weer een levenslijn met iemand aan wal.
- Zorg voor een stuk ketting of touw waar de spoeldraad aan kan worden gehaakt, zodat u niet direct onder de boeg van het vaartuig hoeft te staan.
- Controleer de weersvoorspelling voordat u uitvaart, en houd radiocontact om het plaatselijke weer in de gaten te houden.
- Zorg indien mogelijk voor een alternatieve plek om aan te leggen of te schuilen.
- Neem voldoende brandstof mee om naar een alternatieve aanlegplaats te gaan.
- Zorg voor voorzieningen om voorraad en vis van en naar het vaartuig te brengen.



I-8. Tractors die worden gebruikt om vaartuigen te water te laten (Jonas Zetterberg © Europese Unie)

**LAAT U NIET AFLEIDEN****BLIJF ALERT**

Het aan wal brengen van de vangst is iets dat u vaker zult moeten doen, en mensen aan wal kunnen u gemakkelijk de concentratie doen verliezen, wat tot ongevallen kan leiden.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- De aanlegapparatuur is niet in goede staat en niet sterk genoeg voor de lading.
- De verhaalkop van de spoel wordt gebruikt om te hijsen.
- De operator van de spoel kan de bemanningsleden in de visruimte niet zien.
- Letsel als gevolg van slingerende kisten of kisthaken.
- Gevaar van kisten die weer in de visruimte vallen.
- Gevaar als gevolg van vorkheftrucks op de kade die een bemanningslid raken.
- Openbare veiligheid.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- Zorg ervoor dat de aanlegapparatuur in goede staat is en geschikt is voor de lading die moet worden getild. In sommige landen is het wettelijk verplicht om hefwerktuigen te testen en te certificeren (zie Module VI van deze gids).
- Als een verhaalkop wordt gebruikt voor het aan wal brengen van de vangst, dan dient de operator er goed op te letten dat deze niet draait of dat kleding vastraakt in het touw, waardoor men in de kop wordt getrokken. Een speciale aanlegspoel is veel veiliger.
- Een speciale spoel kan beter worden gepositioneerd, zodat de operator de bemanning in de visruimte kan zien en er zeker van is dat niemand in de weg staat.
- U dient een helm te dragen om het risico op ernstig letsel te voorkomen als gevolg van slingerende kisthaken of kisten die terugvallen in de visruimte.
- Waarschuw bemanningsleden voor de gevaren van vorkheftrucks en ander verkeer op de wal.
- Zorg ervoor dat bij het aanleggen andere mensen geen gevaar lopen. Plaats daartoe passende afzettingen en borden, zodat zij het gebied niet kunnen betreden.
- Gebruik indien van toepassing altijd de aangewezen aanlegplaats.



I-9. De vangst aan wal brengen (Anja Detant © Europese Unie)



SCHAF EEN EPIRB AAN

U MOET OP UZELF VERTROUWEN — STEL UZELF NIET TELEUR!

Veel kleine vaartuigen worden bestuurd door één persoon en dit brengt veiligheidsproblemen met zich mee bij een ongeval. Besturing door één persoon wordt niet aanbevolen, maar als dit onvermijdelijk is, tref dan voorzorgsmaatregelen.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Gewond raken door een ongeval, geen hulp beschikbaar.
- Overboord vallen en het vaartuig vaart verder.
- Overboord vallen, niemand kan reddingsdiensten inschakelen.
- Plotseling verlies van het vaartuig zonder dat iemand het merkt.



I-10. Vaartuig dat door één persoon kan worden bestuurd (Manuel Carmona Yebra © Europese Unie)



VEILIGHEIDSMATREGELEN

INDIVIDUELE DRIJFMIDDELEN

Draag altijd uw individuele drijfmiddel en zorg ervoor dat dit voldoende drijfvermogen heeft om u op uw rug te draaien en uw mond boven water te houden, zelfs als u bewusteloos raakt. Een jas met drijfvermogen of een werkjas is onvoldoende: deze heeft namelijk niet genoeg drijfvermogen. Een 150N automatisch opblaasbaar reddingsvest wordt aanbevolen, als afzonderlijk onderdeel of geïntegreerd in uw oliepak. Controleer regelmatig of het individuele drijfmiddel niet beschadigd is en of de gascilinder goed is bevestigd. Er zijn ook opblaasbare reddingsvesten verkrijgbaar met een geïntegreerd veiligheidsharnas, waardoor u uzelf snel kunt vastmaken aan een veiligheidslijn.

VEILIGHEIDSLIJN

Draag een veiligheidslijn die met een schuifring is bevestigd aan een hoofdlijn over de gehele lengte van het dek. Als u kunt regelen dat de hoofdlijn is vastgemaakt aan een uitsteeksel van de motor, probeer er dan voor te zorgen dat de motor stopt bij een hoge lading aan de lijn.

OVERBOORDLADDER

Een vaste ladder aan het achterschip of een touwladder die vanaf de verschansing naar beneden kan worden getrokken via een koord, biedt u de mogelijkheid om weer aan boord te komen indien u overboord valt.

EPRIB EN PERSONAL LOCATOR BEACON

Zorg ervoor dat uw vaartuig is uitgerust met een Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB), zodat er automatisch een noodoproep zal worden gepleegd en de locatie wordt doorgegeven indien uw vaartuig kapseist of zinkt. Een personal locator beacon (PLB) die u op het lichaam kunt dragen, zal helpen bij de zoek- en reddingsacties als u in het water valt.

ZORG ERVOOR DAT UW EPIRB OF PLB IS GEREGISTREERD.

BESTURING

Zorg voor een aanvullende besturing van het vaartuig op een plaats waar u het vaartuig vanaf het dek goed kunt besturen. Zorg ervoor dat u gemakkelijk bij de besturing van de spoel/sleper kunt en overweeg of een extra noodstop wenselijk is.

VEILIGHEIDSUITRUSTING

Zorg ervoor dat alle veiligheidsuitrusting in goede staat en gemakkelijk toegankelijk is.

WERKRUIMTE

Houd uw werkruimte vrij van alle voorwerpen waarover u zou kunnen struikelen of vallen.

MES

Draag een mes zodat u uzelf indien nodig gemakkelijk kunt bevrijden.

WEER

Raadpleeg voordat u vertrekt en regelmatig tijdens uw reis het weerbericht.

RADIOCOMMUNICATIE

- Test uw radio voordat u de haven verlaat en informeer de plaatselijke kustwacht over uw plannen, namelijk waar u gaat vissen en wanneer u naar verwachting opnieuw aankomt in de haven.
- Onderhoud tijdens uw reis regelmatig contact met de kustwacht en met plaatselijke vaartuigen.
- Vertel altijd iemand aan wal waar u naartoe gaat en wanneer u terug zult zijn.

ONDERHOUD

Onderhoud het vaartuig goed, defecten op zee kunt u zich niet veroorloven. Uw leven is ervan afhankelijk!

RISICOBEOORDELING

Denk goed na over uw vaartuig en over manieren om het veiliger te maken.

Zie incident in Module IV: 14 — Alleen vissen.

Module II • De bemanning

1. IEDEREEN IS VERANTWOORDELIJK VOOR VEILIGHEID
2. SCHOLING
3. KNELPUNTEN EN COMPETENTIES
 - 3.1. JONGE PERSONEN
 - 3.2. TAAL- EN CULTUURBARRIÈRES
4. PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN
5. INDIVIDUELE DRIJFMIDDELEN
6. GELUID
7. BESCHERMING TEGEN DE ZON EN UITDROGING
8. KOUD WEER
9. GEZONDHEIDSKWESTIES
10. STRESS EN VERMOEIDHEID
11. AANDOENINGEN AAN HET BEWEGINGSAPPARAAT
12. UITGLIJDEN, STRUIKELEN, VALLLEN ...
13. OMGAAN MET DE VANGST
14. VERWERKEN VAN DE VANGST
15. CHEMISCHE EN BIOLOGISCHE GEVAREN
16. MEDISCH ONDERZOEK
17. LETSEL EN ZIEKTE MELDEN



**MAAK DIT
VEILIGER**

1. IEDEREEN IS VERANTWOORDELIJK VOOR VEILIGHEID



STREVEN NAAR MEER VEILIGHEIDSBEWUSTZIJN

ANDERS OMGAAN MET GEVAREN

De bemanning kan uit slechts één persoon bestaan die alleen werkt, maar er kunnen ook vijf of zes bemanningsleden zijn. Of het nu om één of meerdere personen gaat, het is van groot belang dat iedereen de kennis en de ervaring heeft om zijn werkzaamheden op veilige wijze uit te voeren, zowel voor zichzelf als voor anderen, en uiteraard ook voor andere vaartuigen.

De visserij is de gevaarlijkste beroepsgroep. De kans op een dodelijk ongeval is er meer dan dertig keer groter dan gemiddeld. In plaats van ervan uit te gaan dat het altijd al gevaarlijk is geweest, moeten vissers zich afvragen hoe zij de veiligheid kunnen vergroten.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Verdrinken door overboord vallen wanneer u over de zijkant reikt, doordat u door de visuitrusting wordt meegesleept of doordat u door een grote golf overboord geslagen wordt.
- Verdrinken wanneer u het vaartuig betreedt.
- Het vaartuig raakt overbelast of kapseist terwijl u probeert uitrusting los te maken die vastzit op de zeebodem.
- Verdrinken doordat het vaartuig wordt overspoeld door een grote golf.
- Overlijden of gewond raken door machines of visuitrusting.
- Uitglippen, struikelen en vallen.
- Rugletsel door handenarbeid.
- Letsel/ziekte door omgaan met vis.
- Gehoorschade door blootstelling aan hoge geluidsniveaus.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Het dragen van een geschikt individueel drijfmiddel tijdens werkzaamheden op het dek.
- Cursussen over:
 - overleven op zee
 - brandbestrijding
 - EHBO
 - bewustzijn inzake gezondheid en veiligheid
 - handenarbeid
- Het veranderen van de houding tegenover de gevaren van vissen door het gevaar niet te accepteren, maar door positieve inspanningen te leveren om het tegen te gaan.



VOLG OPFRISCURSUSSEN

„DE OEFENINGEN DIE IK TIJDENS DE CURSUS HEB GEDAAN, HEBBEN MIJN LEVEN GERED”

In de meeste landen zijn er cursussen beschikbaar en het wordt vissers ten zeerste aanbevolen om de onderstaande cursussen te volgen. Deze cursussen zijn praktisch van aard en de moeite waard, omdat u er de nodige kennis mee vergaart om veilig te kunnen werken en om met noodgevallen om te gaan.

DE CURSUSSEN

Overleven op zee

Deze cursus is van essentieel belang voor elke visser.

U moet hem volgen voordat u ook maar één voet aan boord van een vaartuig zet, aangezien deze cursus in zijn geheel om overleven draait.

Het is een praktijkgerichte cursus waarbij u tijd doorbrengt in het water (doorgaans een zwembad) om zelf te ervaren hoe het is om een reddingsvest te dragen en wat de moeilijkheden zijn die u kunt ondervinden bij het aan boord klimmen van een reddingsboot.

U leert hoe u een reddingsboot weer goed op het water krijgt als dit is omgeslagen, en wat u moet doen zodra u in het reddingsboot zit.

De gevaren van onderkoeling en koudeschok worden besproken en u leert wat u moet doen als iemand overboord valt.

Brandbestrijding

Als er op zee brand ontstaat, is het aan u om deze te blussen! U moet weten hoe dat moet.

In de cursus worden de essentiële elementen van een brand (brandstof, warmte en lucht) uitgelegd, alsook de rol die zij spelen bij het blussen van de brand.

Wat te doen als u een brand ontdekt, hoe de brand te isoleren, wat te doen in geval van brand in de machinekamer en het gebruik van (de verschillende soorten) brandblussers.

Brandpreventie wordt besproken en u doet praktische ervaring op met het doeltreffend gebruik van brandblussers om verschillende soorten branden te blussen.

EHBO

Basisopleiding om u te helpen de juiste actie te ondernemen als iemand gewond is geraakt of ziek wordt op zee.

De EHBO-trommel wordt besproken, hoe u met de radio hulp inroept, wat u moet nagaan als iemand bewusteloos is geraakt en hoe u iemand reanimeert.

Bewustzijn inzake gezondheid en veiligheid

In de cursus worden incidenten tijdens het vissen besproken, hoe deze onverwachte gebeurtenissen zich konden voordoen en wat er werd gedaan om de situatie onder controle te krijgen.

U krijgt informatie over stabiliteit, het laden van uw vaartuig en het effect van vrije oppervlakken door water en vis op het dek.

Het belang van een bilgealarm om u te waarschuwen voor overstromingen en het uitvoeren van risicobeoordelingen.

3. KNELPUNTEN EN COMPETENTIES



MAAK DIT VEILIGER

„MENSEN DIE NIET WETEN WAT ZE DOEN, HEBBEN OP EEN VISSERSBOOT NIETS TE ZOEKEN”

Bij het gebruik van een vaartuig moet naar behoren rekening worden gehouden met het feit dat mensen een verschillend niveau van vaardigheid en ervaring hebben.



GEVAREN EN GEVOLGEN



II-1. Werkzaamheden op een vissersboot (Saba Nordstrom © Europese Unie)

- Jonge personen met weinig ervaring.
- Jonge of oudere personen met een beperkte fysieke kracht.
- Iedereen die niet bekend is met het vaartuig of de vismethode.
- Personen met een handicap.
- Taalbarrières.
- Vermoeidheid.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- De meeste regelgeving staat arbeid door personen jonger dan 18 jaar toe, maar in de visserij is dit niet raadzaam. In het geval van jongere personen moet worden beoordeeld welke veiligheidsmaatregelen voor hen noodzakelijk zijn.
- Ook in het geval van personen met een handicap moet worden beoordeeld of er bepaalde behoeften of beperkingen zijn. Een handicap is bijvoorbeeld slecht kunnen horen of een lidmaat slechts in beperkte mate kunnen gebruiken.
- Ook al vormen taalbarrières geen probleem bij de reguliere werkzaamheden in de visserij, toch kunnen zij in een noodsituatie levensbedreigend zijn.
- Er moeten noodoefeningen worden uitgevoerd om bemanningsleden bewust te maken van hun verantwoordelijkheden.
- Zorg ervoor dat iedereen voldoende rust krijgt.
- Competenties kunnen op meerdere manieren worden ontwikkeld:
 - praktijkervaring door te werken onder toezicht van een ervaren, kundig persoon;
 - opleiding op scholen, in het beroepsonderwijs en bij verenigingen.



HOUD TOEZICHT

NEEM VERANTWOORDELIJKHEID VOOR DE VEILIGHEID VAN JONGEREN

In de visserij komen veel familiebedrijven voor en vaak volgen kinderen hun ouders op. Het is geen probleem als een jongere met zijn ouder (als schipper) een „plezierreis” maakt tijdens de schoolvakanties, mits alle nodige veiligheidsmaatregelen zijn getroffen. Daarbij moet onder meer worden gedacht aan toezicht op de jongere. Ook moet ervoor worden gezorgd dat hij op het dek of waar nodig te allen tijde een passend individueel drijfmiddel draagt. Indien jongeren op het vaartuig werken, moeten echter bijzondere punten in acht worden genomen.

BELANGRIJKSTE AANDACHTSPUNTEN

Wanneer een jongere aan de slag gaat op een vaartuig moeten allerlei factoren in overweging worden genomen. Het is belangrijk dat u nagaat of het in uw land wel is toegestaan om een jongere in dienst te nemen, want in elk land zijn er verschillende regels van toepassing.

Dit zijn de belangrijkste stappen die u moet nemen:

- Geef de jongere vooraf scholing op het gebied van overleven op zee.
- Voer een beoordeling uit van de mogelijke risico's voor de jongere voordat hij meegaat op zee. In deze beoordeling moet u het mogelijke tekort aan kennis, ervaring, fysieke en psychologische kracht van de jongere in aanmerking nemen.
- Zorg ervoor dat de jongere goed is uitgerust voor de werkzaamheden die hij moet uitvoeren.
- Zorg ervoor dat hij een passende scholing volgt en dat er doeltreffend toezicht op hem wordt gehouden.
- Zorg ervoor dat de jongere voldoende rust krijgt.
- Laat de jongere geen taken uitvoeren waarvoor alleen een persoon met voldoende ervaring geschikt is.



II-1. Hallo in meerdere talen



TOLERANTIE

GEDULD EN BEGRIP VAN IEDEREEN

In veel Europese landen worden migrerende werknemers in dienst genomen als bemanningsleden op vissersvaartuigen omdat het voor veel reders lastig is om lokale medewerkers te vinden die deze zware werkzaamheden willen uitvoeren.

Het in dienst nemen van migrerende werknemers is voordelig voor de reder, aangezien zij enkel een vast bedrag krijgen en geen deel van de vangst, zoals een lokale medewerker wel zou verwachten. De migrerende bemanningsleden wonen vaak op het vaartuig, zodat er geen accommodatiekosten mee zijn gemoeid. De migrerende werknemers krijgen een veel hoger salaris dan in hun eigen land. Over het algemeen worden de migrerende bemanningsleden als hardwerkende, goede vissers beschouwd, maar er kunnen zich problemen voordoen met de taal en cultuur.

SOCIOLOGISCHE FACTOREN

Taal

Vissen is vaak een herhaalde routine van het uitgooien en inhalen van de visuitrusting en het verwijderen van de ingewanden en het opslaan van vis. Hoewel een migrerende werknemer misschien weinig kennis heeft van de nationale taal, kan er toch efficiënt worden gewerkt. Er kunnen zich problemen voordoen als er iets misgaat, en in het bijzonder in noodsituaties, waarbij communicatieproblemen levens kunnen kosten.

Het is erg belangrijk dat posters/pictogrammen worden aangebracht om de basisprocedures in noodsituaties aan te geven, zoals man overboord, brand en het schip verlaten. De beste manier om te leren is door te doen, en daarom moet u ook nooddoefeningen uitvoeren, zodat alle betrokkenen weten wat ze moeten doen. Ga na wat er zoal kan gebeuren als u met de visuitrusting werkt. Geef de migrerende werknemer advies en laat zien wat er in gevaarlijke situaties kan worden gedaan.

Culturele zaken

Overal ter wereld neemt men graag aan dat „iedereen denkt zoals wij dat doen”, maar in de realiteit leiden cultuurverschillen toch vaak tot andere meningen, en dus tot misverstanden.

Lichaamstaal kan in andere landen anders worden geïnterpreteerd. Veel mensen drukken „nee” uit door hun hoofd te schudden, maar in sommige landen doet men juist de kin omhoog. Oogcontact wordt als iets belangrijks gezien en in sommige culturen houdt men ervan om „oogcontact” te maken. Als dat niet gebeurt, wordt dat als ontwijken gezien. In sommige Latijns-Amerikaanse en Aziatische landen is wegstijven echter een teken van respect.

Mensen uit sommige culturen vinden het ook onprettig om elkaar de hand te schudden. Tijdens gesprekken willen mensen vaak een „persoonlijke ruimte” aanhouden en wat afstand tot de ander bewaren. Hoewel andere culturen misschien anders zijn dan die van u, is het belangrijk dat u laat zien dat u diversiteit respecteert en leert om samen te werken om gemeenschappelijke doelstellingen te realiseren.

BELANGRIJKSTE AANDACHTSPUNTEN

Een succesvol vaartuig is afhankelijk van samenwerking en een nieuw bemanningslid moet in het team passen. Reders die een migrerende werknemer in dienst nemen, moeten het volgende doen:

- Nagaan of de persoon in kwestie kan communiceren in de nationale taal, alvorens hem aan te nemen.
- Scholing en ervaring controleren. Heeft de persoon scholing gehad op het gebied van overleven op zee? Zo niet, dan moet u ervoor zorgen dat de persoon een cursus „overleven op zee” volgt voordat hij de zee op gaat.
- Ervoor zorgen dat de persoon in kwestie volledig is voorzien van de passende uitrusting en persoonlijke beschermingsmiddelen voor op zee (handschoenen, veiligheidslaarzen etc.). Belangrijk is dat u ervoor zorgt dat hij een geschikt individueel drijfmiddel heeft dat in goede staat is en dat goed past.
- Een volledige veiligheidsinstructie geven en oefeningen uitvoeren om er zeker van te zijn dat hij de noodprocedures begrijpt.
- De persoon tijd geven om gewend te raken aan het werken met de visuitrusting en indien mogelijk een ervaren persoon met hem laten samenwerken totdat u zeker bent dat hij geen gevaar vormt voor zichzelf of voor anderen.
- Een beoordeling uitvoeren van de capaciteiten van de persoon en van de eventuele risico's daarvan voor de persoon zelf en voor anderen. Als deze beoordeling uitwijst dat bepaalde maatregelen nodig zijn zoals verdere scholing, taalonderwijs etc., zorg er dan onverwijld voor dat die scholing wordt gevolgd.

Een vissersvaartuig is een kleine, geïsoleerde wereld en de wijze waarop de bemanning op elkaar reageert, is van essentieel belang, aangezien men altijd in heel nauw contact staat met elkaar.

Het is belangrijk dat iedereen elkaar probeert te begrijpen en rekening met elkaar houdt.

4. PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN



PERSOONLIJKE BESCHERMINGSMIDDELEN ZIJN EEN KWESTIE VAN GEZOND VERSTAND

ZORG VOOR DE JUISTE „ZEEUITRUSTING” EN PASSENDE BESCHERMINGSMIDDELEN.

Bemanningsleden moeten kleding dragen die passen bij de omstandigheden. Ook moeten zij, afhankelijk van de risico's en de daaraan blootgestelde lichaamsdelen, persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM) dragen.



GEVAREN EN GEVOLGEN

Bescherming tegen:

- opspattend zeewater en water uit de visuitrusting;
- koude en warmte.

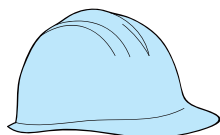
Bescherming van:

- handen, voeten, hoofd, ogen, kortom het gehele lichaam.



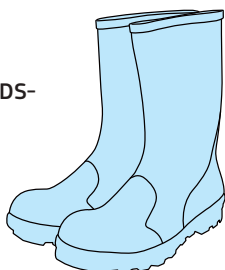
VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Oliepakken zijn van essentieel belang om droog te blijven, aangezien zelfs bij een kalme zee water uit de visuitrusting druppelt.
- Bij zeer koud weer is een thermisch pak met drijfvermogen ideaal. Dit houdt de drager boven water en gaat indien men in zee valt de schok als gevolg van koud water en onderkoeling tegen.
- Rubberlaarzen behoren tot de normale uitrusting van vissers en moeten van een stalen neus zijn voorzien om de tenen te beschermen tegen vallende voorwerpen.
- Waterbestendige handschoenen moeten worden gedragen als er met vis en visuitrusting wordt gewerkt. Stevige leren handschoenen zijn nodig voor het splitsen van draad en soortgelijke handelingen.
- Een helm is noodzakelijk als er een risico van een klap of stoot tegen het hoofd bestaat.
- Een veiligheidsbril of andere oogbescherming is noodzakelijk als er een risico van beschadiging van de ogen bestaat.

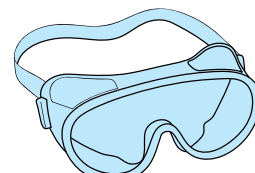


HELM

VEILIGHEIDS-
LAARZEN



GEHOORBESCHERMING



VEILIGHEIDSBRIL

II-2. Elementaire persoonlijke beschermingsmiddelen



HET IS UW LEVEN!

BLIJF LANG GENOEG DRIJVEN OM TE WORDEN GERED

Volgens de gegevens van MAIB (1992-2006) zijn de belangrijkste doodsoorzaken op kleine vissersvaartuigen:

kapseizen (29 %), persoon overboord (28 %) en overstromingen/zinken (23 %).

In alle gevallen verdronken vissers. Hadden ze een passend individueel drijfmiddel gedragen, dan hadden er veel levens kunnen worden gered.



GEVAREN EN GEVOLGEN

Er zijn veel manieren waarop iemand in zee terecht kan komen:

- overboord vallen terwijl men over de reling reikt;
- uitglijden of struikelen en overboord vallen;
- omvergeduwd of -gegooid worden door kabels/touwen;
- overboord gesleept worden door visuitrusting;
- kapseizen of zinken van het vaartuig;
- overboord gesleurd worden door de zee.

Zonder het nodige drijfvermogen raakt het slachtoffer snel onderkoeld en vermoeid en verdrinkt het.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

In sommige landen verplicht de regelgeving dat:

- op kleine vaartuigen (met een totale lengte van minder dan 15 meter) alle personen op het dek een individueel drijfmiddel moeten dragen.
- Ongeacht of het krachtens uw nationale regelgeving verplicht is, is het dragen van een passend individueel drijfmiddel de doeltreffendste maatregel die u kunt treffen om uw eigen veiligheid te verbeteren.
- Onderzoeken hebben aangetoond dat het dragen van een individueel drijfmiddel de kans op overleving vergroot als men overboord valt.
- Zie Module VI voor het kiezen en onderhouden van individuele drijfmiddelen.

Zie incident in Module IV:

3 — Man overboord — verdrinken.



II-2. Automatisch reddingsvest (Jari Leskinen © Europese Unie)

BESCHERM UW OREN

UW GEHOOR IS BELANGRIJK — GEBRUIK GEHOORBESCHERMING

Geluid is een vorm van vervuiling die invloed heeft op het fysiologische of psychologische welbevinden van mensen. Een regelmatige blootstelling aan een geluidsniveau hoger dan 80 dB(A) veroorzaakt gehoorverlies.

Het kan een lange tijd duren voordat dit duidelijk wordt, misschien tot aan uw pensioen, maar de doofheid is dan wel permanent.

Als u moet schreeuwen om ervoor te zorgen dat iemand op twee meter afstand u kan horen of als u na het werk last hebt van oorsuizen, dan is er een probleem met het geluidsniveau.

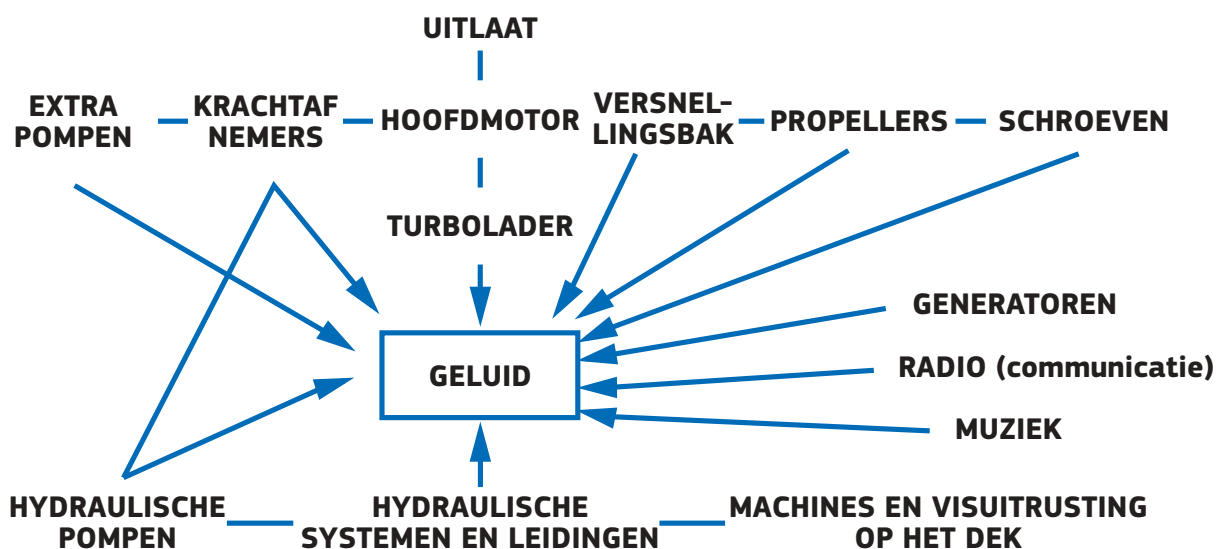
Een hoog geluidsniveau, zoals dat in de machinekamer (boven de 110 dB(A)), leidt binnen enkele minuten al tot gehoorschade (zie onderstaande grafieken).



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Bemanningsleden lopen gevaar als het geluidsniveau van uw vaartuig hoger is dan 80 dB(A).
- Perioden van blootstelling aan geluidsniveaus stapelen zich op en kunnen op langere termijn tot permanente gehoorschade leiden.
- Het meest voorkomende en extreme gevolg is onomkeerbaar gehoorverlies of tinnitus, veroorzaakt door het geluid (pijn of oorsuizen).
- Bemanningsleden die aan doofheid leiden, verstaan mondelinge instructies mogelijk niet goed.

II-3. Luidruchtige uitrusting op vaartuigen (Seafish, VK)



Bron: Geluid en vissersvaartuigen, aangepast volgens Seafish, 1988.

II-4. Wat zijn gevaarlijke geluidsniveaus?

Pijnlijk letsel

Schieten met een vuurwapen

140

Extreem luid

Toeterende auto

110

Zeer luid

Stofzuiger

80

Luid

Wekker

80

Matig

Regen

50

Zwak

Koelkast

40

dB(A) niveau



Maximale blootstelling binnen 24 uur

110 dB(A), 1 minuut

105 dB(A), 5 minuten

100 dB(A), 15 minuten

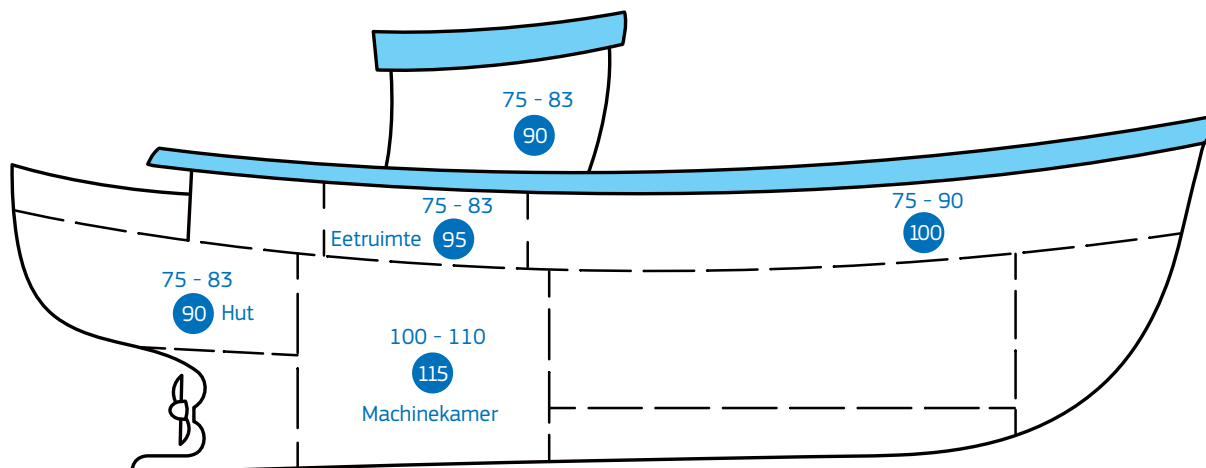
95 dB(A), 50 minuten

90 dB(A), 2 uur

85 dB(A), 8 uur

82 dB(A), 16 uur

II-5. Doorsneegeluidsniveaus in verschillende delen van het vaartuig (Seafish)



De omcirkelde onderdelen hadden het hoogste niveau, gemeten op 17 vaartuigen, aangepast volgens Seafish, 1988.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Beoordeel de situatie op uw vaartuig (stuurhut, hutten en werkruimten).
- Als het geluidsniveau hoog is (meer dan 80 dB(A)), overweeg dan eenvoudige oplossingen zoals bekleden, behuizen, vervangen van isolatie en gehoorbescherming.
- In de meeste machinekamers ligt het geluidsniveau boven de 110 dB(A), waardoor het dragen van gehoorbescherming van essentieel belang is.
- Houd bij het ontwerpen van het vaartuig rekening met mogelijke geluidsproblemen, dan zijn eventuele oplossingen minder duur.
- Scheepsbouwers, controleurs en leveranciers van uitrusting kunnen u naar behoren adviseren.
- Breng pictogrammen aan in ruimten met een hoger geluidsniveau dan 85 dB(A).



VOORKOM HUIDKANKER

ZORG ERVOOR DAT U NIET VERBRANDT

Als u urenlang op het dek werkt, dan wordt u vaak blootgesteld aan ultraviolette straling (uv-straling) van de zon, wat kan leiden tot huidbeschadiging, blaren, huidveroudering en op lange termijn zelfs tot huidkanker. Vissers moeten in warme seizoenen speciale voorzorgsmaatregelen treffen om te voorkomen dat ze uitdrogen.



GEVAREN EN GEVOLGEN



II-3. Onbeschermde huid (Goran Kumric © Europese Unie)

- Blanke mensen lopen het meeste risico.
- Een lichte huid met sproeten die niet bruin wordt of verbrandt voordat hij bruin wordt.
- Personen met veel moedervlekken.
- Personen met rood of licht haar.
- Personen met lichte ogen.
- Iedereen kan last krijgen van uitdroging als het warm is.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Bedekken is de beste bescherming.
- Draag een hoofddeksel dat het gezicht en de nek schaduw geeft.
- Zonnebrandcrème biedt bescherming, maar alleen als deze goed wordt aangebracht en de factor (SPF) hoog genoeg is.
- Controleer uw huid; het eerste waarschuwingsteken kan gewoon een klein, rimpelig plekje zijn dat na een paar weken nog steeds niet weg is.
- Let op veranderingen van moedervlekken of nieuwe moedervlekken, met name rondom uw neus en ogen of op de rug van uw handen. U moet vooral goed letten op moedervlekken die groter worden of van uiterlijk veranderen.
- Raadpleeg een arts als u deze tekenen bemerkt.
- Als het warm is, moet iedereen veel water drinken. Als de temperatuur extreem hoog is, moeten ook zouttabletten worden ingenomen.



II-4. Bescherming tegen de kou, de zon en verdrinking (Laurent Markovic © Europese Unie)

8. KOUD WEER

**MAAK DIT VEILIGER****EXTREEM KOUD WEER VEREIST EXTRA VOORZORGSMAATREGELEN**

Werken in zeer koud weer kent zo zijn specifieke problemen en passende kleding is derhalve noodzakelijk. Hoe warm u het heeft, is afhankelijk van de temperatuur, de windsterkte, de temperatuur van de zee en de vochtigheid. Koude omstandigheden kunnen heel snel uw vermogen om te werken verminderen.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Natte kleding.
- Contact met koud metaal.
- Koude wind.
- Hoge vochtigheid.
- Alcohol.
- Voedingstekort.
- Bevriezing (neus, oren, wangen, vingers, tenen).
- Onderkoeling.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- Draag passende kleding, in veel laagjes — uw kleding moet loszitten en de buitenlaag moet winddicht en waterbestendig zijn.
- Drijvende thermische pakken zijn ideaal.
- Draag hoofdbescherming, zoals een muts met oorflappen, die zo veel mogelijk van het gezicht bedekt.
- Bescherm uw handen en voeten.
- Draag liever mitaines dan handschoenen met vingers — houd altijd een reservepaar bij de hand voor als die nat worden.
- Werk met een verstandig tempo om onnodig zweten te voorkomen.
- Probeer regelmatig pauzes te nemen in een warme ruimte en verwijder dan uw buitenkleding.
- Drink veel warme dranken, maar geen cafeïne of alcohol.
- Gebruik een gezichtscreme van voldoende kwaliteit om uw gezicht te beschermen.
- Zorg ervoor dat metalen handvatten en handgrepen zijn geïsoleerd.

BEHANDELING VAN DOOR DE KOUDE VERWONDE PERSONEN

- Breng het slachtoffer naar een warme (niet hete), droge ruimte, verwijder natte en koude kleding en wikkel hem/haar in een deken.
- Als vingers zijn bevroren, houdt u die in lauw water.
- Bij verwonding van de neus, wangen of oren: wikkel deze in schoon verband.
- Geef warme (maar geen hete) dranken.
- Blaren mogen niet worden doorgeprikt, masseer geen bevroren huddelen.
- Letsel moet worden onderzocht door een dokter.
- Geef geen alcohol.
- Het slachtoffer moet in een liggende positie worden vervoerd.



ZORG GOED VOOR UZELF

DRAAG EVENVEEL ZORG VOOR UZELF ALS VOOR DE BOOT — WORD NIET LAKS!

Vissen is fysiek veeleisend werk en u moet fit zijn om het te kunnen doen. Na verloop van tijd zal het zijn tol eisen en u moet zich goed bewust zijn van de eisen die het aan uw lichaam stelt en daar rekening mee houden.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Te vaak het verkeerde voedsel eten (veel gefrituurd voedsel).
- Te veel eten.
- Roken.
- Hoge bloeddruk.
- Alcohol en drugs.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Eet verstandig en zorg ervoor dat u voldoende groenten en fruit binnenkrijgt.
- Controleer regelmatig uw gewicht en verlaag indien nodig de hoeveelheid die u eet. Zorg ervoor dat overgewicht geen kans krijgt.
- Stop met roken, dan leeft u langer, voelt u zich fitter en bespaart u geld!
- Laat uzelf regelmatig controleren bij de dokter, zodat u zich bewust wordt van eventuele problemen (bijv. een hoge bloeddruk) en zodat eventuele aandoeningen snel worden ontdekt, gediagnosticeerd en behandeld.
- Weinig vissers drinken alcohol op zee, maar ook thuis kan het noodzakelijk zijn om het alcoholgebruik te minderen.
- Gebruik geen drugs!



II-5. Eet gezond (Hélène Guillut)

10. STRESS EN VERMOEIDHEID



NEEM PAUZES

VERMOEIDHEID VORMT EEN GEZONDHEIDSRISICO EN VERGROOT DE KANS OP ONGEVALLLEN!

Vermoeidheid vergroot de kans op lichamelijk letsel als u op het dek werkt, en is een belangrijke oorzaak van ongevallen en navigatiefouten.



GEVAREN EN GEVOLGEN

Vermoeidheid is het gevolg van:

- tijdsdruk;
- te veel stress;
- te hoge werklast en te weinig personeel;
- minder dan zes uur ononderbroken slaap;
- minder dan zes uur goede slaap door ploegendiensten en het geluid van de motoren;
- te veel opeenvolgende dagen gevuld met mentaal of fysiek werk;
- onvoldoende pauzes tussen de diensten in;
- onvoldoende rust.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Wees u bewust van de effecten van vermoeidheid op u en uw bemanning en zorg ervoor dat iedereen voldoende rust neemt.
- De gevolgen van vermoeidheid kunnen veel groter zijn dan de verloren vistijd!
- Muziek heeft een weldadig effect op vermoeidheid.



LUISTER NAAR UW LICHAAM

DRAAG ZORG VOOR UW RUG, NEK, ARMEN, BENEN EN KNIEËN

Na gehoorverlies staan aandoeningen aan de onderrug bovenaan de lijst van beroepsziekten in de visserij. Ook zere knieën en nek, evenals problemen met benen en armen, komen vaak voor in de visserij. De gevolgen kunnen langdurige pijn zijn alsook een geringer vermogen om dagelijkse activiteiten uit te voeren. Het kan voorkomen dat een visser zijn/haar werkzaamheden niet meer kan voortzetten. Bepaalde werkhoudingen of activiteiten die gedurende de dag meermaals herhaald worden en zich zo door de jaren heen ophopen, kunnen van invloed zijn op uw botten en spieren.



GEVAREN EN GEVOLGEN



II-6. Goede uitrusting voor handenarbeid (Dominique Leveil © Europese Unie)

- Het herhaaldelijk omgaan met zware lasten of een gebogen werkpositie leiden tot rugpijn.
- Het sorteren van de vangst in een geknielde houding heeft negatieve gevolgen voor uw knieën, het buigen van de rug heeft negatieve gevolgen voor uw ruggengraat.
- Het herhaaldelijk verwijderen van vis uit netten of van haken kan tot pijnlijke spieren en pezen in de handen leiden.
- Urenlang aan het roer of op trillende vloeren staan kan tot problemen met de bloedsomloop leiden.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Beoordeel de werkzaamheden en beperk het handmatig werken met lasten tot een minimum.
- Vraag een veiligheids- en gezondheidsdeskundige om advies.
- Draai niet tijdens het tillen.
- Voorkom een geknielde of voorovergebogen werkpositie:
 - Plaats tafels voor het sorteren van vis of het verwijderen van ingewanden.
 - Gebruik knieondersteuning als u een geknielde positie niet kunt vermijden (schuim in de zakken van het oliepak is beter dan een kniebeschermer met elastische band).
 - Wissel personeel van werkpositie om herhaalde bewegingen te vermijden.
 - Plaats een stoel in de stuurhut voor de stuurman.

12. UITGLIJDEN, STRUIKELEN, VALLEN ...



GEVAREN WEGNEMEN

UITGLIJDEN OF VALLEN, HET KAN IEDER VAN ONS OVERKOMEN!

Een vissersvaartuig is een beperkte, drukke ruimte. Het is een werkplatform dat altijd beweegt en vaak glad is.

Hanteer een proactieve veiligheidsaanpak en vermijd risico's, evalueer de risico's die u niet kunt vermijden, pak de risico's aan bij de bron en vervang de ernstige risico's door niet of minder ernstige.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Struikelen over een obstakel.
- Uitglipden op een glad dek.
- De gevolgen van struikelen of uitglipden kunnen zijn:
 - vallen van grote hoogte;
 - vallen op machines;
 - overboord vallen.

Het kan letsel of zelfs de dood tot gevolg hebben.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Scheid werkruimten fysiek van opslagruimten met planken of andere obstakels.
- Breng in de werkruimten op het dek een antisliplaag aan.
- Gebruik antisliplaarzen.
- Plaats waar mogelijk handrelingen.
- Sla geen netten of touwen op in de werkruimten.
- Maak het dek systematisch schoon nadat het verwerken van de vangst is afgerond.
- Zorg voor een afvalstelsel voor de ingewanden en ander visafval op elke plek waar de ingewanden worden verwijderd.



MAAK HET GEMAKKELIJKER

LET OP UW RUG EN WEES U BEWUST VAN ANDERE GEVAREN

Veel vissers hebben last van rugproblemen omdat ze niet de goede tiltechniek gebruiken en/of te veel tillen.

Andere problemen zijn werken in ruimten met een laag plafond, werken met machines (bijv. banden en liften), het gebruiken van chemicaliën voor de behandeling van garnalen of de algemene veiligheid in het visruim.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Herhaaldelijke handenarbeid.
- Zware lasten tillen.
- Onvoldoende mechanisering.
- Slechte werkruimten.
- Banden en liften zonder passende bescherming of zonder noodstop.
- Allergische reactie op de antioxidant waarin garnalen worden ondergedompeld.
- Gevaren in de visruimte.



II-7. Een goede organisatie is het halve werk (Saba Nordstrom © Europese Unie)



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Alle personen moeten instructies krijgen over de juiste technieken voor handenarbeid.
- Zorg indien mogelijk voor een mechanische verwerking, zoals met een band of lift.
- Beoordeel de ruimte waar de vangst wordt verwerkt en verwijder eventuele onnodige obstakels.
- Zorg ervoor dat de vangst op de juiste werkhoogte van ingewanden wordt ontdaan of wordt gesorteerd, en dat de bemanning een veilige rugleuning of een reling heeft, die bescherming biedt tegen de bewegingen van het vaartuig.
- Gebruik manden en kisten die niet te zwaar zijn als ze vol zijn.
- Zorg ervoor dat banden of liften goed zijn beschermd en dat er geen kleding in vastraakt. Overweeg een noodstop op een geschikte positie.
- Zorg ervoor dat de veiligheidsmaatregelen worden gevolgd bij het gebruik van chemicaliën.
- Zorg ervoor dat de visruimte veilig is en van een veilige toegangsladder is voorzien.
- Zorg ervoor dat er geen obstakels zijn op de vloer en dat er geen roosters ontbreken.
- De verlichting moet afdoende zijn en er moeten voldoende middelen aanwezig zijn om de kisten met vis op hun plek te houden.

14. VERWERKEN VAN DE VANGST



WERK OP EEN COMFORTABELE HOOGTE

BESCHERM UW HANDEN EN LET OP UW LICHAAM

Snijwonden in handen komen het vaakst voor bij het vissen en moeten serieus worden genomen vanwege het grote risico van infecties, zelfs als het kleine wonden betreft.

Daarnaast moet men op herhaalde, langdurige, oncomfortabele en vreemde werkhoudingen letten wanneer men vissen van ingewanden ontdoet. Dit kan namelijk tot ernstige aandoeningen aan de armen, schouders en knieën leiden.



GEVAREN EN GEVOLGEN



II-8. Gevaarlijk werken zonder handschoenen (Jaana Mettala © Europese Unie)

- Het gebruik van scherpe messen zonder handbescherming wanneer de vis van ingewanden wordt ontdaan.
- Koud weer vergroot het risico van snijwonden in handen en vingers.
- Oncomfortabele werkhoudingen wanneer de vis van ingewanden wordt ontdaan, kan tot ontstoken pezen in de ellebogen of schouders en pijnlijke polsen leiden.
- Men dient de vis van ingewanden te ontdoen in een veilige, comfortabele houding, en bij voorkeur staand.
- Het verwijderen van ingewanden kan bij bepaalde soorten vis gevaarlijk zijn (snijwonden, oogletsel door spatten, allergieën).



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Gebruik goede handbescherming (het juiste soort handschoen).
- Pas de werksnelheid aan en neem regelmatig pauze.
- Zorg ervoor dat messen scherp en schoon zijn.
- Gebruik de juiste messen en handschoenen met een goede grip en bescherming tegen snijwonden.
- Zorg voor een antislippervlak als vissers staan.
- De werktafel die gebruikt wordt voor het verwijderen van ingewanden, moet verstelbaar zijn, zodat bemanningsleden van verschillende lengten er comfortabel aan kunnen werken.
- Probeer knielen tijdens het werken te vermijden.



II-9. Veilig werken met handschoenen (Dominique Levieil © Europese Unie)

**WEES VOORZICHTIG****GEBRUIKT U EEN SCHOONMAAKMIDDEL VOOR HET ONDERRUIM OF ANDERE CHEMICALIËN?****LEES DAN GOED HET ETIKET. NEEM NIET GEWOON AAN DAT U VOLDOENDE WEET OM VEILIG TE ZIJN!**

Er worden chemicaliën gebruikt voor het gebruik en onderhoud van het vaartuig, en vele daarvan kunnen gevaarlijk zijn. De fabrikant moet een veiligheidsblad bij het product meeleveren. Zorg ervoor dat u dit bij de hand hebt en goed doorleest.

Naast de gevaren van de chemicaliën aan boord zijn er ook biologische gevaren afkomstig van bepaalde vissoorten en andere organismen uit de zee. Sommige soorten bijten of bevatten giftige stoffen. U moet handschoenen dragen en indien nodig uw gezicht beschermen.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Chemicaliën kunnen bij onjuist gebruik gevaarlijk zijn:
 - voor de ogen;
 - voor de huid;
 - indien ze worden ingeademd;
 - indien ze worden ingeslikt;
 - voor het milieu.
- Chemicaliën kunnen warmte genereren, waardoor mogelijk brand ontstaat.
- Beten en steken van organismen uit de zee die soms giftig kunnen zijn.
- Door graten of visvinnen veroorzaakte snijwonden of schrammen kunnen tot infecties leiden.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- Lees de etiketten, ga na wat de gevaarlijke chemicaliën zijn en stel eventueel lijst op, inventariseer welke voorzorgsmaatregelen en verdere maatregelen er moeten worden getroffen, informeer de bemanning.
- Volg de aanbevelingen, ook de aanbevelingen die betrekking hebben op beschermingsmiddelen (handschoenen, veiligheidsbrillen, maskers etc.).
- Scheid de opslag van gevaarlijke chemicaliën.
- Plaats een etiket op een fles of bak die anders is dan de originele verpakking.
- Meng verschillende chemicaliën nooit met elkaar.
- Stel vast welke vissoorten giftig zijn; gebruik bij het omgaan daarmee de juiste handschoenen.
- Was u met zeep en warm water na elke ploegendienst.

16. MEDISCH ONDERZOEK

**LAAT U CONTROLEREN!****ZET UZELF OP HET ONDERHOUDSPROGRAMMA — U VORMT EEN BELANGRIJK ONDERDEEL**

Ga regelmatig naar de dokter.

Vrijwillig, als het in uw land niet wettelijk verplicht is.

Opmerking: medewerkers hebben recht op regelmatig medisch toezicht als zij dit wensen.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Vissen is een zwaar beroep en uw fysieke fitheid kan erop achteruitgaan als u deze niet goed in de gaten houdt.
- Een verandering van uw gewicht, bloeddruk, fysieke of mentale gezondheid kan een teken zijn van een veel ernstigere ziekte.
- U moet uzelf regelmatig laten controleren en adviseren.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

Ook al is regelmatig medisch onderzoek overeenkomstig de nationale regelgeving niet verplicht, toch wordt het warm aanbevolen:

- om ervoor te zorgen dat u fit genoeg bent om de werkzaamheden uit te voeren en om te gaan met noodgevallen;
- om het risico te verkleinen van ziekten op zee, waar geen goede behandeling kan plaatsvinden;
- om ziekten in een vroeg stadium te diagnosticeren, aangezien dit de beste kans biedt op een doeltreffende behandeling.

In Verdrag nr. 188 van de Internationale Arbeidsorganisatie wordt een verplicht medisch onderzoek van vissers voorgesteld.



LAAT HET IEMAND WETEN

Preventie is gebaseerd op ervaring, en diegenen die verantwoordelijk zijn voor het preventiebeleid, hebben informatie nodig over:

- ongevallen, met details over de omstandigheden,
- beroepsziekten met betrekking tot visactiviteiten.

WETTELIJKE EISEN

- Het melden van arbeidsgelateerd letsel die tot ten minste één dag ziekteverlof leiden, is verplicht op grond van de nationale regelgeving. Deze melding wordt door de werkgever gedaan aan de maritieme autoriteit.
- Het melden van beroepsziekten is tevens verplicht in de meeste landen.
- Deze verplichtingen moeten de basis vormen voor preventie, medische zorg en vergoedingen uit hoofde van de stelsels voor sociale zekerheid.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Buiten de wettelijke verplichtingen moet een arbeidsgelateerd letsel, zelfs indien er geen schade uit voortkomt, worden gemeld. Dit betreft ook alle details met betrekking tot de omstandigheden; dit met het oog op de statistische gegevens en een betere preventie.
- Melding van beroepsziekten bij de maritieme autoriteit is aan te raden, zelfs als dit niet verplicht is. Een arts die het bestaan van een mogelijke beroepsziekte constateert, moet dit aan de maritieme autoriteit melden.
- Een gedetailleerde kennis van arbeidsongevallen en beroepsziekten vormt de basis voor preventieve maatregelen.
- De melding en een gedetailleerde beschrijving van het letsel of de effecten van een ziekte zijn essentieel voor de registratie van een ongeval en om aanspraak te kunnen maken op wettelijke/financiële vergoedingen.

Module III • Visserijactiviteiten

NOODSTOPS PLAATSEN

1. TRAWLEN

- 1.1. OMGAAN MET VISBORDEN
- 1.2. SPOELEN, SLEEPLIJNEN, SLEEPKETTINGEN
- 1.3. ZAKKEN TILLEN, NETTENTROMMELS EN MEER

2. FUIKEN

- 2.1. INDELING EN SYSTEEM
- 2.2. SCHIETEN
- 2.3. INHALEN
- 2.4. DAVITBLOK, LEGEN, LOKAAS GEBRUIKEN EN DE VANGST OPSLAAN
- 2.5. RECENTE ONTWIKKELINGEN

3. NETTEN/LIJNEN/JIGGEN

- 3.1. UITRUSTING OPSLAAN EN STABILITEIT
- 3.2. SCHIETNETTEN EN -LIJNEN
- 3.3. INHALEN
- 3.4. VIS VERWIJDEREN, LOKAAS AAN DE LIJN DOEN
- 3.5. JIGGEN EN MECHANISCHE SYSTEMEN

4. DREGGEN EN BOOMKORREN

- 4.1. STABILITEIT EN VEILIGHEIDSMEECHANISME
- 4.2. SPOELEN, SLEEPLIJNEN EN BEDIENING
- 4.3. OMGAAN MET DE UITRUSTING

5. VISSSEN MET RINGZEGEN

- 5.1. EXTRA BOOT
- 5.2. SPOELEN, INHALERS, KRANEN, TOUWEN EN HIJSINSTALLATIES
- 5.3. OPSLAG VAN DE VANGST, STABILITEIT VAN HET VAARTUIG EN VRIJE BEWEGING OP HET VAARTUIG

1. TRAWLEN

**WEES VOORZICHTIG!****ZWARE UITRUSTING, ZWARE LADINGEN**

Omgaan met zware visborden, zwaarbeladen sleeplijnen en vastgeraakte uitrusting alsook schieten en inhalen bij ruwe zee kunnen het trawlen zeer gevaarlijk maken. Wees dus altijd voorzichtig!



PAS OP!

ZWARE VISBORDEN, KANTELEND EN HELLEND VAARTUIG: PAS OP VOOR ARMEN EN HANDEN!

De manoeuvre waarbij de visborden bij de verschansing met kettingen worden vastgemaakt, moet goed worden doordacht en de operator van de spoel moet ervoor zorgen dat de personen bij de visborden op voldoende afstand staan voordat hij de spoel gaat bedienen.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Hand of arm vast tussen het visbord en het vaartuig.
- Hand of arm vast als de ketting door de opening loopt.
- Visbord zwaait naar binnen en raakt iemand.
- De spoel wordt bediend voordat de persoon die verantwoordelijk is voor de kettingen op voldoende afstand staat.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

OMGAAN MET VISBORDEN

Zorg ervoor dat de visborden bij de verschansing gemakkelijk met kettingen kunnen worden vastgemaakt door indien nodig een opstapje te plaatsen. Plaats een extra leuning hogerop, om ervoor te zorgen dat personen die rechtop staan en hun arm uitstrekken, niet overboord kunnen vallen.

VASTMAKEN MET KETTINGEN

Plaats geen handen of armen door openingen, gooi de ketting er doorheen als u het visbord vastmaakt.

VISBORD ZWAAIT NAAR BINNEN

Kunnen de visborden te hoog worden opgetild en naar binnen zwaaien, waardoor bemanningsleden kunnen worden geraakt, en kan een veiligheidsrail of tussenschot dit voorkomen?

LOCATIE VAN SPOELBEDIENING

Degene die de spoel bedient, moet vanuit zijn positie duidelijk kunnen zien dat de bemanningsleden die werken met de visborden en andere handelingen verrichten, op voldoende afstand staan alvorens de spoel te bedienen. Voor het geval hij niet alle betrokkenen kan zien, moet een duidelijk signaalsysteem worden afgesproken.

1.2. SPOELEN, SLEEPLIJNEN, SLEEPKETTINGEN

**LETSEL VOORKOMEN****ONBESCHERMDE SPOELEN EN SLEEPLIJNEN: HET IS MAAR EEN KWESTIE VAN TIJD VOOR U EROVER STRUIKELT EN VALT**

Een simpele bescherming, afzetting of handreling kan voorkomen dat u op de bewegende spoel of sleeplijn valt.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Vallen op de draaiende spoel.
- Kleding raakt vast in een gerafelde sleeplijn en wordt in een schijf of spoel getrokken.
- Versleten onderdelen die stukgaan, veroorzaken letsel of leiden tot dodelijke ongevallen.
- Defect sleeppunt of defecte sleepketting veroorzaakt letsel of leidt tot dodelijke ongevallen.
- Letsel door het overdragen van sleeplijnen tijdens het spantrawlen.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN****ONBESCHERMDE SPOEL**

Zorg ervoor dat de spoel goed is beschermd, zodat personen die tegen de draaiende spoel vallen, geen gevaar lopen. Een eenvoudige handreling voor de spoel kan afdoende zijn om te voorkomen dat men ernstig gewond raakt of dodelijk verongelukt.

WERKENDE SLEEPLIJN

Werkende sleeplijnen zijn gevaarlijk als ze niet zijn beschermd. Een gerafelde lijn kan namelijk vastraken in het oliepak van een bemanningslid of een hand of voet in een schijf trekken. Een bescherming of afzetting die contact met de werkende sleeplijn voorkomt, kan dit risico wegnemen.

VERSLETEN ONDERDELEN EN UITRUSTING

- Onderhoud de spoel goed en zorg voor noodstoppen, een doeltreffende bediening, remmen, koppelingen en geleidende uitrusting.
- Zorg ervoor dat de rollers, schijven en hangende blokken en schakels van de spoel in goede staat zijn.
- Versleten onderdelen en fittingen kunnen plotseling defect raken en tot ongevallen leiden.
- Opmerking: van alle hijsonderdelen moet de veilige werklust zijn getest en beoordeeld en jaarlijks moet er een inspectie worden uitgevoerd door een bevoegd persoon.

Zie Module V en de bijlagen

SLEEPKETTINGEN

Zorg ervoor dat het sleeppunt, de sleepkettingen/-kabels en de kettingstoppers in goede staat zijn en dat alle bemanningsleden zich bewust zijn van de gevaren van het overdragen van de lading en dat zij voldoende afstand houden.

LOSSE SLEEPLIJN

Ga niet op losse sleeplijnen staan die op het dek liggen; als de kettingstopper vastraakt, kan deze plotseling strak gaan staan, waardoor u omver kunt worden gegooid en misschien overboord kunt vallen.

SPANTRAWLEN — SLEEPLIJN OVERDRAGEN

- Zorg ervoor dat het zware uiteinde van de werplijn is gevuld om het risico van letsel te verkleinen wanneer deze naar de bemanning van het partnervaartuijg wordt geworpen.
- Het bemanningslid dat de sliphaak losmaakt, moet zich ervan bewust zijn dat deze kan terugspringen.
- Gebruik een lange staaf om de sliphaak te openen.

LETSEL VOORKOMEN

NEEM GEEN RISICO'S TERWIJL U DE VANGST AAN BOORD HAALT

Als u ver reikt om de kabel aan de zak vast te maken en zo de zak aan boord te hijsen, dan loopt u een bepaald risico, vooral als de zakken zwaar zijn. Ook kan de stabiliteit van het vaartuig verminderen.

GEVAREN EN GEVOLGEN

- Overboord vallen als u ver moet reiken.
- Geraakt worden door een zwaaiende zak.
- Vaartuig loopt het risico te kapseizen doordat iets zwaars aan boord wordt gehesen.
- Bemanningslid wordt door de nettentrommel meegesleurd.
- Structurele veranderingen die de stabiliteit van het vaartuig beïnvloeden.

VEILIGHEIDSMATREGELEN

DE HEFSTROP VASTHAKEN

- Zorg ervoor dat het bemanningslid geen risico loopt wanneer hij over de reling reikt om de hefstrop vast te haken. Kunnen wijzigingen worden aangebracht om deze handelingen veiliger te maken?
- Men moet een veiligheidsharnas dragen als men niet anders kan dan ver over de reling leunen.

DE ZAK HIJSEN

Zorg ervoor dat er een doeltreffend middel aanwezig is om te voorkomen dat de zak gevaarlijk gaat zwaaien en dat de operator van de spoel de bemanningsleden die de zak bedienen, goed kan zien.

ZWARE LADINGEN

- Het aan boord hijsen van een grote vangst kan een groot risico voor het vaartuig betekenen, aangezien de stabiliteit hierdoor verminderd wordt, vooral als een zware zak aan boord wordt getild en het vaartuig zwaar is beladen met vis op het dek.
- Vis op het dek moet worden bewaard in kisten of fuiken om te voorkomen dat die over het dek heen glijdt en het vaartuig kantelt.
- Een onverwacht zware lading in het net, zoals stenen of modder, kan een grote druk uitoefenen op de laadboom, waardoor deze plotseling kan breken, waardoor bemanningsleden zich kunnen bezeren. Het aan boord proberen te hijsen van een zwaar gewicht kan tot kapseizen van het vaartuig leiden. Als er twijfel bestaat, moet u het net opensnijden om de lading te verminderen.

NETTENTROMMEL

De persoon die de nettentrommel bedient, moet de bemanningsleden kunnen overzien die het net vasthouden, zodat hij indien nodig direct de trommel kan stoppen. Als dit niet het geval is, dient een aanvullende bediening of noodstop te worden geplaatst nabij de nettentrommel.

STABILITEIT

Als onderdelen zoals een nettentrommel en een krachtblok zijn geplaatst nadat het vaartuig in gebruik is genomen, moet worden nagegaan of de stabiliteit van het vaartuig niet is gewijzigd.

Zie de gerelateerde incidenten in Module IV: 8 — Geraakt worden door schommelende zak — hoofdletsel en 9 — In de nettentrommel getrokken — armletsel.

2. FUIKEN



HOUD VOLDOENDE AFSTAND

GA NIET TEN ONDER MET DE FUIKEN

Het werken met fuiken is zeer populair op kleine vaartuigen. Het risico dat bemanningsleden verstrikt raken in een touw of door een fuik worden geraakt, maakt het echter ook een gevaarlijke vismethode.

MAAK HET VEILIG

DE VEILIGSTE INDELING IS MEESTAL DE MEEST EFFICIËNTE

Bedenk hoe u het werken met fuiken op uw vaartuig zodanig kunt organiseren, dat de bemanning veilig en efficiënt kan werken.

GEVAREN EN GEVOLGEN

- Bemanning raakt verstrikt in het touw en wordt overboord gesleept.
- Geraakt worden door een fuik.
- Meerdere fuiken worden in de verkeerde volgorde gesleept, waardoor de bemanningsleden in gevaar komen.
- Het vaartuig is overbelast en zinkt of kapseist.
- Alleen werken.

VEILIGHEIDSMATREGELEN

INDELING VAN HET VAARTUIG

- Zorg ervoor dat de indeling van het vaartuig het mogelijk maakt om veilig en efficiënt te werken met fuiken/korven. Let goed op mogelijke uitsteeksels waaraan het touw of de fuiken kunnen vasthaken als u ze in het water schiet.
- Om het risico te beperken dat bemanningsleden verstrikt raken in het touw, moet u goed overwegen of het mogelijk is om een afzetting te plaatsen, zodat het touw buiten het gebied blijft waar de bemanning met de fuiken bezig is.
- Ga na of een verbeterde indeling mogelijk is, zodat de fuiken direct vanaf het dek in het water kunnen worden geschoten via een hek of een schiethelling terwijl de bemanning zich op voldoende afstand bevindt.

Zie nieuwe ontwikkeling op de volgende pagina's.

AANTAL FUIKEN

Is het aantal fuiken per lijn niet groter dan het aantal waar men gemakkelijk en veilig mee kan werken in de beschikbare dekruimte op het vaartuig? Zou het veel veiliger zijn om het aantal fuiken per lijn te verminderen en om extra lijnen te gebruiken?

FUIKEN STAPELEN

- Zorg ervoor dat de fuiken stevig op elkaar zijn gestapeld, zodat ze direct kunnen worden geschoten, ze niet omvallen als het vaartuig beweegt en de schietvolgorde niet verstoord wordt.
- Hebt u een duidelijk markeringssysteem waarmee fuiken kunnen worden gemarkeerd die apart moeten worden gehouden voor reparatie voordat ze geschoten worden?

STABILITEIT

- Let op de veiligheid van uw vaartuig, vooral als fuiken worden verplaatst en het heel verleidelijk is om zo veel mogelijk fuiken mee te nemen.
- Het hoog opstapelen van fuiken en het dragen van een groot gewicht aan touw op het dek heeft een groot effect op de stabiliteit en het vrijboord van het vaartuig.
- Een zwaar beladen vaartuig kan veilig lijken als de zee kalm is, maar het weer is veranderlijk; als het vaartuig wat water maakt of de uitrusting verschuift, kan dit leiden tot kapseizen!

ALLEEN WERKEN

Denk goed na over uw veiligheid voordat u nadenkt over het aantal fuiken waarmee u kunt werken.

Zie „Alleen vissen” in Module I: 18 — Alleen werken.

2.2. SCHIETEN



HOUD VOLDOENDE AFSTAND

FUIKEN SCHIETEN KAN ERG GEVAARLIJK ZIJN, WEES DUS ERG VOORZICHTIG

Houd de bemanning weg van de touwen; ideaal is een automatisch schietsysteem.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Overboord gesleept worden en verdrinken.
- Been wordt geplet door het touw dat zich eromheen wikkelt.
- Geraakt worden door een fuik.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

ACTIEPLAN

Zorg voor een duidelijk actieplan waarin staat wie wat doet.

NOODGEVAL TIJDENS HET SCHIETEN

- U en uw bemanning moeten nadenken over mogelijke noodsituaties en hoe daarop het beste kan worden gereageerd.
- Zorg ervoor dat iedereen een individueel drijfmiddel draagt en een mes bij zich heeft om zich los te kunnen snijden uit het touw.

IEDEREEN KLAAR

Als de joon en het touw zijn geschoten, zorgt u ervoor dat iedereen goed is voorbereid voordat het anker wordt losgelaten.

HOUD VOLDOENDE AFSTAND

Houd voldoende afstand van de achter- en beentouwen op het moment dat de fuiken over de reling worden gehaald.

SCHIETSNELHEID

Zou een lagere schietsnelheid de druk op de bemanning verlichten en het schieten veiliger kunnen maken?

Zie het gerelateerde incident in Module IV: 6 — Verstrikt in de lussen van touwen — voetletsel.

LETSEL VOORKOMEN

FUIKEN INHALEN IS EEN HERHAALDELIJKE BEZIGHEID EN DE CONCENTRATIE KAN DAAROM SNEL MINDER WORDEN, WAARDOOR UW HAND VAST KAN RAKEN IN HET TOUW RONDOM DE INHALER



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Hand raakt vast in inhaler; vingers kwijtraken.
- Inhaler trekt het vaartuig omver.
- De inhaler kan niet worden gestopt, waardoor het anker of de fuik de operator kan raken.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

INHALER MET V-WIEL

- Zorg ervoor dat de schijven in goede staat zijn en dat er een goede lushoek is om het touw effectief vast te pakken, waardoor dit niet ineens terugzwaait en de bemanning in gevaar brengt.
- Het ejectiemes moet goed zijn geplaatst, zodat het touw loskomt uit de V van de schijven.
- Het gebruiken van een inhaler met V-wiel zonder mes is erg gevaarlijk, aangezien het touw rondom de bemanning kan lopen en de handen van de persoon die het touw vasthoudt van de inhaler in de schijven kan trekken.

WINDAS

- Let goed op, want de handen van de operator kunnen tijdens het draaien in de trommel terechtkomen.
- Het is van groot belang dat de snelheid wordt gematigd, zodat elk touw rondom de trommel kan worden geleid. De operator moet ervoor zorgen dat er geen losse kleding of manchetten in het touw rondom de trommel vast kunnen raken.
- Dit soort inhalers kan het beste worden vervangen door het veel veiligere type met V-wiel.

INHALER MET MEERDERE WIELEN

Let goed op wanneer het touw rondom de schijven wordt geleid. De operators moeten heel voorzichtig te werk gaan om ervoor te zorgen dat er geen kleding vast raakt in het touw rondom de schijven.

BEDIENING VAN DE INHALER

- De bediening moet in goede staat zijn en binnen bereik van de operator van de inhaler.
- Plaats bescherming over de bediening zodat deze niet per ongeluk kan worden bediend of vast kan raken in de uitrusting.
- Een bediening met variabele snelheidsregeling moet de voorkeur krijgen boven een bediening met louter een stop- en startfunctie.

KRACHT VAN DE INHALER

- Een te hoge kracht van de inhaler op een klein vaartuig kan er heel gemakkelijk toe leiden dat het vaartuig omver getrokken wordt als fuiken vastraken op de zeebodem.
- Controleer de instelling van de ontluuchtingsklep in de hydrauliek van de inhaler om te zien of de kracht voldoende is om de lijn met fuiken doeltreffend in te halen, maar niet zo krachtig dat het vaartuig in gevaar kan komen.

LAAT DE INHALER NOOIT ZONDER TOEZICHT ACHTER

Het zonder toezicht achterlaten van de inhaler is misschien verleidelijk, vooral als u een anker aan een lang touw inhaalt en intussen andere taken wilt uitvoeren. Soms komt de bemanning echter nét te laat terug om te voorkomen dat het anker/gewicht het davitblok raakt en wanneer zij de bediening proberen te bereiken wordt het anker/gewicht naar ze toe gezwaaid, waardoor ze een klap tegen het hoofd krijgen.

LET OP UW RUG

U WERKT ELKE DAG MET ONTELBARE FUIKEN, GEEF UW LICHAAM DUS EEN KANS; GA GOED MET ZE OM

Vermijd bukken, reiken en draaien tijdens het werken met fuiken. Draag de fuiken dicht tegen uw borst aan, met een rechte rug, en buig de knieën wanneer u ze neerzet.

GEVAREN EN GEVOLGEN

- Letsel van de rug en bovenste ledematen door herhaaldelijk dezelfde beweging te maken.
- Het vaartuig kan kapseizen als de bakken zich met water vullen of verplaatsen.

VEILIGHEIDSMATREGELEN

DAVITBLOK

- Zorg ervoor dat dit in goede staat is en zo is gemonteerd dat de fuiken aan boord kunnen worden gehesen met een minimale inspanning en zonder dat de bemanningsleden ver moeten strekken, reiken en tillen om de fuiken over de reling te krijgen.
- Het moet het touw effectief vasthouden, zelfs als het vaartuig ver kantelt. Recente ontwikkelingen hebben tot een brede roller met een grote diameter geleid die is gemonteerd op de reling van de verschansing zodat de fuiken gemakkelijker kunnen worden ingehaald.
- De fuiken kunnen zonder met de hand te tillen worden ingehaald, waardoor het inhalen veiliger en efficiënter verloopt.

Zie de volgende pagina.

LEGEN EN LOKAAS GEBRUIKEN

De fuiken moeten op een prettige werkhoogte staan om de vangst te verwijderen en om opnieuw lokaas te gebruiken, met minimaal tillen en buigen, terwijl de fuik van het davitblok/de roller naar de stapelpositie gaat om weer te worden geschoten.

DE VANGST OPSLAAN OP HET DEK

- Op kleine vaartuigen worden schelpdieren vaak in kisten of bakken op het dek opgeslagen. Men moet ervoor zorgen dat deze bakken bij slecht weer niet verschuiven en dat de waterloospoorten niet worden geblokkeerd.
- De bakken moeten van deksels worden voorzien omdat ze bij slecht weer anders snel met water gevuld raken en er mogelijk toe kunnen leiden dat het vaartuig kapseist.

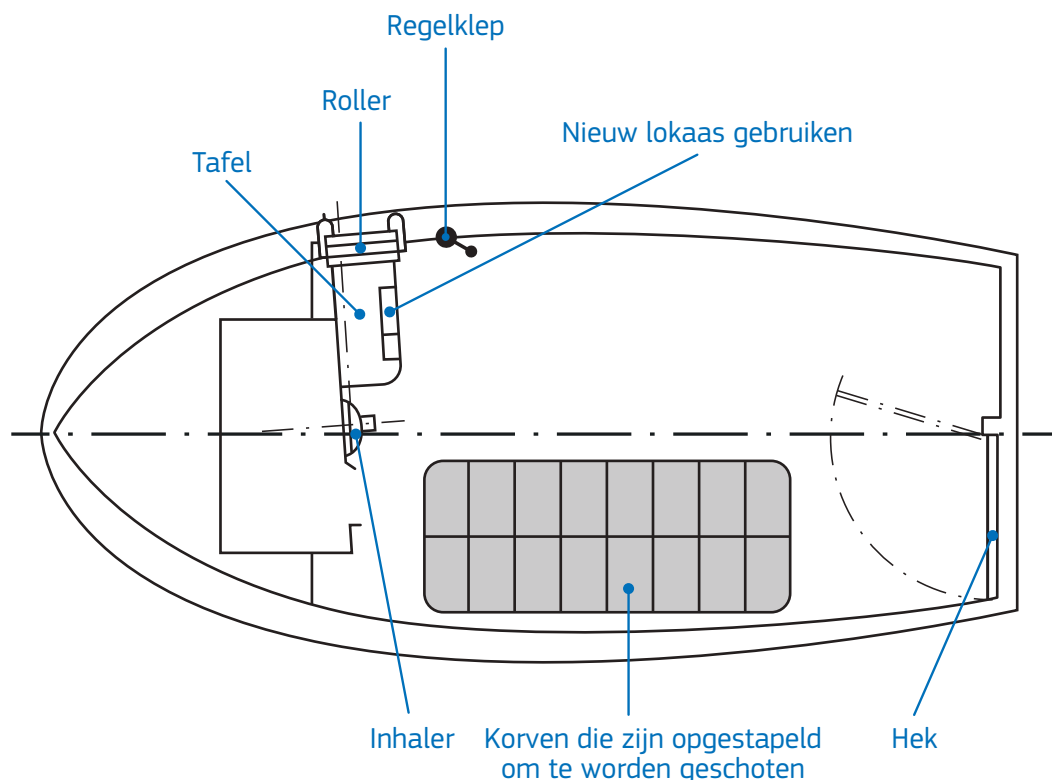
MAAK HET VEILIG

RECENTE ONTWIKKELINGEN ZORGEN VOOR EEN BETERE VEILIGHEID

Een recente ontwikkeling is het plaatsen van een poort in de hekbalk van het vaartuig zodat fuiken direct vanaf het dek kunnen worden geschoten. Bij de aanvang van het schieten wordt het joontouw gevierd en bevestigd aan een anker dat over de verschansing wordt vastgehouden vanuit een luik dat met een trekkoord wordt bediend.

Het uiteinde van de lijn met fuiken is aan het anker bevestigd en alle bemanningsleden gaan naar voren, op voldoende afstand van de fuiken en het touw. Vanuit een voorwaartse positie wordt aan het trekkoord getrokken, waardoor het anker loskomt en de fuiken op volgorde door de poort en in de zee worden getrokken.

Een andere verbetering is het plaatsen van een brede roller met grote diameter op de reling zodat de fuiken gemakkelijk aan boord kunnen worden gehesen zonder dat men met de hand hoeft te tillen. Verticale rollers zorgen ervoor dat het touw op de primaire horizontale roller blijft en de fuiken worden dan direct op een tafel ingehaald zodat ze kunnen worden gestort en men opnieuw lokaas kan maken.



III-1. Indeling van een vaartuig van 9,8 m met fuikenroller en hek (aangepast volgens Seafish, VK)

3. NETTEN/LIJNEN/JIGGEN



LETSEL VOORKOMEN

RAAK NIET IN NETTEN VERSTRIKT OF VAST AAN HAKEN!

Netten, lijnen en jiggen worden samen besproken, aangezien ze ongeveer dezelfde risico's met zich meebrengen. Ze brengen echter ook zeer specifieke risico's met zich mee.



OVERBELAST NOOIT

UITRUSTING OP HET DEK HEEFT EEN SLECHTE INVLOED OP DE STABILITEIT

Kleine vaartuigen raken al snel overbelast en dit kan het vaartuig topzwaar maken. Denk na over de lading.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Visuïtrusting die op het dek wordt opgeslagen kan het vaartuig topzwaar maken, mogelijk leidend tot onvoldoende stabiliteit.
- Uitrusting die op het dek wordt opgeslagen kan de waterloospoorten blokkeren, waardoor het vaartuig zijn water niet snel kwijt kan.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

DE OPSLAG VAN NETTEN/LIJNEN

- Als er bakken of emmers worden gebruikt om de netten/lijnen op te slaan, zorg er dan voor dat deze goed zijn bevestigd op het dek en dat zij niet kunnen verschuiven bij een ruwe zee, waardoor de stabiliteit van het vaartuig vermindert.
- De bakken of emmers moeten van voldoende afvoergaten zijn voorzien en deksels moeten worden geplaatst om te voorkomen dat ze zich snel met water vullen, waardoor het vaartuig kan kapseizen.

JOON EN ANKER OPSLAAN

- Zorg ervoor dat deze zo worden opgeslagen dat bemanningsleden er gemakkelijk bij kunnen zonder te struikelen en te vallen.
- Zorg ervoor dat ze de zichtbaarheid vanuit de stuurhut niet verminderen.

WATERLOOSPOORTEN

- Zorg ervoor dat voorwerpen op het dek de waterloospoorten niet blokkeren.
- Zware voorwerpen moeten onder het dek worden opgeslagen.

3.2. SCHIETNETTEN EN -LIJNEN



RAAK NIET VAST

HET SCHIETEN VAN NETTEN EN HAKEN KAN GEVAARLIJK ZIJN

Fijne monofilamentnetten raken snel vast in kleding, horloges, ringen etc. en u kunt overboord gesleept worden. Haken zijn erg gevaarlijk, let dus goed op.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Netten raken vast in kleding of andere voorwerpen, waardoor bemanningsleden overboord kunnen worden gesleept.
- Bemanningsleden die op netten staan en erin verstrikt raken, waardoor ze overboord kunnen worden gesleept.
- Haken raken vast aan bemanningsleden, waardoor ze snijwonden oplopen of zelfs het bot wordt geraakt, misschien worden ze overboord gesleept.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Verwijder polshorloges of sieraden en draag geschikte handschoenen.
- Geen haakpunten: zorg ervoor dat kleding geen haakpunten heeft.
- Individueel drijfmiddel: draag een nauwsluitend individueel drijfmiddel zonder haakpunten. Stop het trekkoord goed in.
- Een scherp mes is praktisch om uitrusting los te snijden indien iemand vastrakt in het net of aan een haak.
- Op het net staan: het is het beste om netten te schieten uit bakken in plaats van vanaf het dek, waardoor niemand erop kan staan.
- Een schiethelling: zorgt ervoor dat u zonder te haken kunt schieten uit bakken, aangezien de netten verticaal omhoog komen en nergens horizontaal overheen slepen.
- Schieten met de hand: moet worden voorkomen in het geval van lijnen. Het is veel veiliger om haken met aas op de spoel van de lijn te leggen en om een schiethelling te gebruiken of de lijnen uit de bak te schieten met een schietstok.

LETSEL VOORKOMEN

DOELTREFFENDE INHAALUITRUSTING IS EFFICIËNTER EN VEILIGER

Zorg ervoor dat de inhaler geschikt is voor uw werkzaamheden en in goede staat is.

GEVAREN EN GEVOLGEN

- Hand of arm vastgeraakt in de inhaler.
- Uitrusting trekt terug, waardoor bemanningsleden gewond raken.
- Uitrusting die over het dek heen wordt gesleept.
- Bediening niet effectief.

VEILIGHEIDSMATREGELEN

NETINHALER

Er zijn verschillende soorten netinhalers, variërend van een simpele, draaiende trommel tot een complexe meervoudige trommel of een complex type transportband. Het is belangrijk dat bescherming vastzit, zodat bemanningsleden worden beschermd.

LIJNINHALER

Normaliter wordt een inhaler met V-wiel of een inhaler met meerdere wielen gebruikt. Bij een inhaler met V-wiel is het belangrijk dat het ejectiemes op zijn plek zit en in goede staat is, anders wordt de lijn niet uit de schijven geschoten en kan deze er omheen wikkelen, waardoor de lijn terug wordt getrokken, leidend tot een ernstig risico voor de bemanning.

TERUGTREKKEN

Bij netten en lijnen zijn de gevolgen voor de bemanning enorm als de uitrusting plotseling terugtrekt. Het is van groot belang dat de inhaler in goede staat wordt onderhouden en dat de uitrusting niet onbewust wordt teruggetrokken.

TROSGELEIDERS

Als een trosgeleider of een hangend blok wordt gebruikt om netten of lijnen in te halen, dan moet de uitrusting daar effectief door worden vastgehouden, zelfs als het vaartuig stevig kantelt. Anders kan de uitrusting zijwaarts over het dek zwaaien, waardoor de bemanning gevaar loopt. Als geen trosgeleider wordt gebruikt, moet de inhaler gemakkelijk de leg van de uitrusting kunnen volgen.

BEDIENING

- De bediening moet in goede staat zijn en binnen bereik van de operator van de inhaler. Zorg ervoor dat de bediening niet per ongeluk kan worden bediend of vast kan raken in de uitrusting.
- Een bediening met variabele snelheidsregeling moet de voorkeur krijgen boven een bediening met louter een stop- en startfunctie.

3.4. VIS VERWIJDEREN, LOKAAS AAN DE LIJN DOEN

RUST REGELMATIG UIT**HERHAALDE HANDELINGEN KUNNEN MEER DAN SAAI ZIJN**

Aandoeningen aan het bewegingsapparaat kunnen worden veroorzaakt door taken waarbij u continu uw vingers en polsen moet gebruiken om iets vast te grijpen en te gebruiken.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Aandoeningen aan het bewegingsapparaat door het werk om vis uit de mazen van het net te halen.
- Gezicht- en oogletsel door rondvliegende vishaken.
- Aandoeningen aan het bewegingsapparaat door aas aan haken te doen.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN****VIS VERWIJDEREN**

Het verwijderen van vis uit netten of van haken is een taak waarbij veel vaardigheid komt kijken en waarbij met de vingers moet worden gegrepen en gedraaid. Als dit duizenden keren per dag wordt herhaald, dan geeft dit een risico van aandoeningen aan het bewegingsapparaat. Aanbevolen wordt om voor regelmatig afwisseling te zorgen door de bemanning verschillende taken te laten uitvoeren.

VISSTRIPPERS

Als er een risico bestaat van oog- of gezichtletsel door „rondvliegende haken”, doordat deze vastraken in de stripperrollers en vervolgens met hoge snelheid rondvliegen als de lijn breekt, dan moet men gezichtsbescherming dragen.

LOKAAS AAN DE LIJN DOEN

Aandoeningen aan het bewegingsapparaat zijn een risico door het type intens werk met de vingers en polsen. Aanbevolen wordt om regelmatig korte pauzes te nemen, in een comfortabele houding te werken waardoor u niet hoeft te buigen en de handen warm te houden door ze regelmatig in warm water te houden. Was de handen goed om ze tegen infecties te beschermen veroorzaakt door het aas.



III-1. Werken met vis (Dimitrios Damalas © Europese Unie)



LETSEL VOORKOMEN

MACHINES KUNNEN GEVAARLIJK ZIJN; PAS OP BIJ MACHINES MET HAKEN



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Gewond raken door vishaken.
- Aandoeningen aan het bewegingsapparaat.
- Gewond raken door machines.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

JIGUITRUSTING

- Zorg ervoor dat jighaspels of makreeldraailieren stevig en op hoogte zijn gemonteerd, zodat de bemanningsleden ze comfortabel en veilig kunnen bedienen.
- Aas en haken die over het dek of het dolboord worden gesleept vormen gevaar voor de bemanningsleden.
- Waar dit nuttig is, moeten beschermingen of afzettingen worden geplaatst.
- Aangedreven jighaspels moeten een stopbediening hebben die binnen bereik is van de persoon die de haspel bedient.

MECHANISCHE/ELEKTRONISCHE SYSTEMEN

- Mechanische/elektronische jigsystemen mogen alleen worden gebruikt door personen die getraind zijn in een veilig gebruik van dergelijke uitrusting.
- Tijdens het gebruik moet bescherming zijn geplaatst en de uitrusting moet van de voeding zijn afgesloten tijdens het schoonmaken of onderhouden ervan.

MECHANISCHE LANGE LIJNEN

- Dit kan een eenvoudig systeem zijn dat een willekeurig aas gebruikt of een geheel geautomatiseerd systeem dat het aas aan de haak doet door middel van een nauwkeurige aasmachine, vis inhaalt en verwijderd, en de haken schoonmaakt en op opslagrails plaatst zodat ze kunnen worden geschoten.
- Of het nu om een eenvoudig of een complex systeem gaat, het is altijd van groot belang dat de bemanning goed getraind is in het gebruik, de schoonmaak en de gevaren van de uitrusting.

4. DREGGEN EN BOOMKORREN

BLIJF STABIEL**LET GOED OP ZODAT U BALANS EN STABILITEIT BEHOUDT**

Dreggen en boomkorren zijn samengenomen omdat er bij beide manieren bokken worden gebruikt om ze naar buiten te hijsen en vervolgens zware visuitrusting aan beide zijden van het vaartuig te trekken (uitgezonderd vaartuigen die met dreggen of een boomkor vanaf een brug op de achtersteven werken). De stabiliteit van het vaartuig is bij deze vismethode een groot knelpunt. Het gewicht van de visuitrusting is enorm en men moet erop toezien dat het vaartuig in balans blijft.

Er doen zich problemen voor als de dreggen of het net heel zwaar worden doordat er stenen in verstrikt raken of doordat de uitrusting vastraakt op de zeebodem. Het is van groot belang dat een grote lading gelijk verspreid wordt over het vaartuig.



III-2. Dreggend vaartuig (Sara Monteiro © Europese Unie)



BLIJF STABIEL

CONTROLEER DE STABILITEIT EN VEILIGHEIDSMECHANISMEN

De stabiliteit moet door een gekwalificeerd scheepsarchitect worden gecontroleerd als het vaartuig voor het eerst wordt opgetuigd om te dreggen of te boomkorren. Het vaartuig kan kapseizen als de stabiliteit onvoldoende is.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

STABILITEIT

Bij boomkorren of dreggen moet de zware uitrusting vanaf een bok worden getild, wat leidt tot een enorme omslaande kracht op het vaartuig. Het is van groot belang dat de stabiliteit goed wordt gecontroleerd zodra een vaartuig wordt opgetuigd voor deze vismethoden. Alle personen die het vaartuig besturen moeten zich bewust zijn van de gevaren van een ongelijke lading en het voorkomen van een licht schip wanneer er met visuitrusting wordt gewerkt.

VEILIGHEIDSMECHANISMEN

Om het gevaar te verkleinen in een situatie waarin de uitrusting is vastgeraakt op de zeebodem moeten de bokken van een veiligheidsmechanisme worden voorzien zodat de lading van het einde van de bok naar de zijkant van het vaartuig kan worden verplaatst. Doorgaans laten dergelijke mechanismen de bok van de laadboom zakken aan een draad langs de reling van de verschansing, waardoor het risico van kapseizen van het vaartuig aanzienlijk wordt verkleind.

UITRUSTING VASTGERAAKT OP ZEEBODEM

- Als u probeert vastgeraakte uitrusting te bevrijden, zorg er dan voor dat alle personen zich bewust zijn van het gevaar van een ongelijke lading, mogelijk leidend tot kapseizen.
- Men moet een reddingsvest dragen, luiken en deuren moeten zijn gesloten en de kustwacht moet zijn geïnformeerd.

4.2. SPOELEN, SLEEPLIJNEN EN BEDIENING



PLAATS BESCHERMING

MAAK HET VEILIG

Plaats bescherming of afzettingen, vervang versleten onderdelen en zorg ervoor dat de operator van de spoel kan zien wat er allemaal gebeurt.



GEVAREN EN GEVOLGEN

- Bemanningslid valt op de draaiende spoel of raakt vast in de sleeplijn en een hand of voet wordt in een schijf getrokken.
- Versleten onderdeel is defect, leidend tot ongevallen of de dood.
- De spoel wordt bediend voordat het bemanningslid op voldoende afstand staat, leidend tot ongevallen of de dood.



VEILIGHEIDSMATREGELEN

ONBESCHERMD SPOEL/SLEEPLIJN DRAAIT

- Zorg ervoor dat de spoel zo is beschermd dat wanneer iemand tegen de draaiende spoel valt, deze persoon geen risico loopt. Een eenvoudige handreling voor de spoel zou afdoende kunnen zijn om te voorkomen dat men ernstig gewond raakt of komt te overlijden.
- Een draaiende sleeplijn is gevaarlijk als deze niet is beschermd, aangezien een gerafelde lijn in iemands oliepak kan vasthaken en een hand of voet in een schijf kan trekken.
- Door bescherming of een afzetting te plaatsen die contact met de bewegende sleeplijn voorkomt, wordt dit risico weggenomen.

VERSLETEN ONDERDELEN EN UITRUSTING

Zorg voor een goed onderhoud van de spoel en zorg ervoor dat de uitrusting is voorzien van effectieve noodstops, bediening, remmen, koppelingen en geleiders. Zorg ervoor dat de rollers, schijven, bokken, standaarden, hangende blokken, schakels en sleeplijnen van de spoel in goede staat zijn. Versleten onderdelen en fittingen kunnen plotseling defect raken, leidend tot ongevallen.

Opmerking: van alle hijsonderdelen moet de veilige werklust zijn getest en beoordeeld en jaarlijks moet er een inspectie worden uitgevoerd door een bevoegd persoon (zie Module VI). Met pictogrammen moet de bewegingsrichting worden aangegeven.

LOCATIE VAN DE SPOELBEDIENING

- De operator van de spoel moet een goede positie aannemen zodat hij duidelijk kan zien dat alle bemanningsleden die de boomkorren/dreggen bedienen en andere werkzaamheden uitvoeren op voldoende afstand staan voordat de spoel wordt bediend. Voor het geval de operator niet alle betrokkenen kan zien, moet een duidelijk signaalsysteem worden afgesproken.
- De spoelbediening moet zijn beschermd en beveiligd tegen onbewust gebruik, bijv. door een touw/net, of doordat de kleding van iemand erin vast raakt.

HOUD VOLDOENDE AFSTAND

HOUD ZWARE UITRUSTING ONDER CONTROLE EN REIK NIET TE VER

Zware uitrusting moet voor de veiligheid van alle bemanning altijd correct worden bediend. Zorg voor extra veiligheid als u overboord moet reiken.

GEVAREN EN GEVOLGEN

- Bemanningslid wordt geplet door zwaaiende of schuivende zware uitrusting.
- Overboord vallen als u ver moet reiken.
- Geraakt door de zwaaiende zak of zwaaiende dreg.
- Zware lading kan kapseizen van het vaartuig veroorzaken.



III-3. Het vistuig bedienen (Laurent Markovic © European Union).

VEILIGHEIDSMATREGELEN

VASTZETTEN

- Zorg ervoor dat de boomkorren/dreggen naar behoren vastzitten om te voorkomen dat zware uitrusting gaat zwaaien, rollen of schuiven over het dek en bemanningsleden kan verwonden.
- Zet de uitrusting vast om ervoor te zorgen dat bemanningsleden reparaties kunnen uitvoeren zonder dat zij risico lopen.

VASTHAKEN IN DE HEFSTROP

- Zorg ervoor dat het bemanningslid geen risico loopt wanneer hij over de reling reikt om de hefstrop vast te haken. Kunnen wijzigingen worden aangebracht om deze handelingen veiliger te maken?
- Men moet een veiligheidsharnas dragen als men niet anders kan dan ver over de reling leunen.

ZAK/DREG HIJSEN

- Zorg ervoor dat er een effectief middel aanwezig is om te voorkomen dat de zak/dreg gaat zwaaien, waardoor de bemanning in gevaar komt zodra deze worden opgetild om te worden gestort.

TE GROTE LADING

- Merkt u het als de boomkorren/dreggen een te grote lading bevatten (bijv. modder of stenen)? Een hoge lading kan ertoe leiden dat een laadboom defect raakt, waardoor bemanningsleden gewond kunnen raken. Als u probeert een zwaar gewicht aan boord te hijsen, dan kan dit tot minder stabiliteit leiden, en dat leidt weer tot een groter risico van kapseizen.
- Men dient hier extra voorzichtig mee om te gaan en bemanningsleden moeten weten dat zij op voldoende afstand moeten staan wanneer een zware lading wordt getild.

Zie het gerelateerde incident in Module IV: 11 — Te ver over de reling buigen bij het legen van de dreg — overboord vallen.

DENK AAN DE VEILIGHEID

GROTE NETTEN, GROTE VANGST, GROTE RISICO'S!

Het gebruik van een ringzegen om diepzeevis te vangen leidt tot het risico dat de hoeveelheid vis in het net zomaar het vaartuig in gevaar zou kunnen brengen. Het gebruik van een groot net met een grote hoeveelheid vis en de lading die gepaard gaat met het inhalen leiden tot een groot risico voor de bemanningsleden.

Zie incident in Module IV: 4 — Een grotere vangst voor meer winst – kapseizen.



III-4. Vaartuig met ringzegen (Sara Monteiro © Europese Unie)

WEES VOORZICHTIG**WERKZAAMHEDEN MET EEN EXTRA BOOT ZIJN GEVAARLIJK**

Het te water brengen en inhalen van de boot kan gevaarlijk zijn voor alle betrokkenen, en bemanningsleden op de boot lopen risico wanneer zij aan boord gaan van deze boot of de boot verlaten. Daarnaast loopt een dergelijke kleine boot sowieso meer risico door de omstandigheden op zee zelf.

**GEVAREN EN GEVOLGEN**

- Kabels/touwen breken of lopen vast in blokken tijdens het te water laten of inhalen van de extra boot van/op het vaartuig, waardoor bemanningsleden gewond kunnen raken.
- Overboord vallen als men overstapt naar of van de extra boot.
- Kapseizen van de extra boot door de omstandigheden op zee.

**VEILIGHEIDSMATREGELEN**

- Het vaartuig moet goed zijn uitgerust om de boot veilig te water te laten en weer in te halen. Spoelen, hefbomen en alle kabels, touwen, schijven, blokken etc. moeten goed worden onderhouden.
- Voor het veilig betreden/verlaten van de extra boot moet een daarvoor geschikt platform of ladder worden geplaatst, zodat bemanning veilig in en uit kunnen stappen.
- Dankzij een handreling of stang op geschikte hoogte op de extra boot die voor extra steun zorgt, kunnen personen hun evenwicht bewaren op de boot.
- Als een persoon de extra boot betreedt of verlaat, dan moet hierop worden toegezien vanuit de stuurhut en door de personen die betrokken zijn bij de extra boot, zodat men direct actie kan ondernemen indien iemand valt.
- Alle personen die op het dek van het vaartuig werken, en met name de personen die betrokken zijn bij de extra boot, moeten een individueel drijfmiddel dragen.
- Er moet radiocommunicatie zijn tussen het vaartuig en de extra boot.
- De extra boot moet zijn voorzien van compartimenten met drijfvermogen, zodat de boot niet zinkt als een van de compartimenten vol raakt met water.



III-5. Vaartuig met ringzegen dat een extra boot draagt (Jean-Noël Druon © Europese Unie)

LET GOED OP

INHALEN EN TILLEN

Handelingen met spoelen, inhalers, kranen etc. zijn over het algemeen de oorzaak van ernstige werkongevallen. Bij het gebruik van een ringzege vergroot de hoeveelheid vis, zowel tijdens het verwijderen uit het net als in de containers bij het aan wal gaan, de kans op dergelijke ongevallen.

GEVAREN EN GEVOLGEN

- Touw of hijsinstallatie breekt onder de lading en zwaait terug, waardoor bemanningsleden gewond raken.
- Touw breekt als het vast raakt in de spoel of de inhaler.
- Kleding of ledematen worden in schijven, inhalers of rollers getrokken.
- De lading valt tijdens het hijsen, waardoor bemanningsleden gewond raken of zelfs komen te overlijden.

VEILIGHEIDSMATREGELEN

ONDERHOUD

- Alle uitrusting en touwen moeten regelmatig worden geïnspecteerd en goed worden onderhouden.
- Touwen die veel zijn geschuurd en gerafeld moeten worden vervangen.
- Touwen die aan zonlicht zijn blootgesteld moeten regelmatig worden geïnspecteerd en indien nodig vervangen.
- Zorg ervoor dat alle hijsinstallaties geschikt zijn voor de te hijsen lading — (zie Werkuitrusting in Module VI).

VOORZORGSMATREGELEN VAARTUIG

- Plaats indien nodig handrelingen of afzettingen om te voorkomen dat personen op bewegende touwen/kabels of uitrusting vallen.
- Plaats een zelfaanspannende zegeinhaler om te voorkomen dat een bemanningslid verstrikt raakt in de inhaler.
- Door de „droogrollers” vrij van de verschansing op te hijsen, verkleint u het risico voor bemanningsleden.
- Plaats een intercomsysteem tussen de stuurhut en cruciale delen op het dek voor een goede communicatie.
- Noodstopbediening op het dek voor de machines van het dek.
- Noodstopbediening voor machines op het dek in de stuurhut.
- Plaats bediening met variabele snelheidsregeling, geen bediening met louter een stop- en startfunctie.

VOORZORGSMATREGELEN VOOR DE BEMANNING

- Draag een individueel drijfmiddel als u op het dek werkt.
- Draag de geschikte persoonlijke beschermingsmiddelen: oliepak, handschoenen, laarzen en helm.
- Draag geen sieraden, kettingen, oorbellen, horloges etc. die vast kunnen raken in de netten.
- Blijf uit de buurt van werkzaamheden waarbij u niet rechtstreeks bent betrokken.
- Ga niet onder een hangende lading staan.
- Ga niet in het zicht van de operator van de spoel of de kraan staan.
- Let goed op wat er gebeurt, afleiding kan dodelijk zijn.
- Zorg ervoor dat u eventuele gebruikte handsignalen begrijpt.

5.3. OPSLAG VAN DE VANGST, STABILITEIT VAN HET VAARTUIG EN VRIJE BEWEGING OP HET VAARTUIG

OVERBELAST NOOIT

CONTROLEER DE STABILITEIT EN DE WATERLOOSPOORTEN

Er kunnen grote hoeveelheden vis worden gevangen en de opslag ervan kan de gehele beschikbare ruimte op het vaartuig in beslag nemen. Het is van groot belang dat er aandacht is voor de stabiliteit van het vaartuig en de veiligheid van de bemanning, waarvan de vrije beweging op het vaartuig aanzienlijk wordt beperkt door fuiken of bakken vis.

! GEVAREN EN GEVOLGEN

- Overbelasting, vrijboord van het vaartuig wordt korter en het vaartuig kapseist.
- Effect van vrije oppervlakken door vis op het dek; vaartuig kapseist.
- Bakken zijn niet goed geplaatst en bevestigd; vaartuig kapseist.
- Vrije beweging van de bemanning is beperkt; uitglijden, struikelen en vallen.
- Bemanningsleden staan op de deksels van de bakken en bevinden zich hierdoor boven de bescherming van de reling op de verschansing.
- De verlichting is niet op alle delen van het dek afdoende.



III-6. Veel vis, maar hoeveel stabiliteit? (Sara Monteiro © Europese Unie)

✓ VEILIGHEIDSMATREGELEN

- Schippers moeten zich bewust zijn van de draagcapaciteit van het vaartuig met betrekking tot de stabiliteit van het vaartuig en mogen het vaartuig niet overbelasten. De stabiliteit moet worden beoordeeld als er geen voorgeschiedenis van veilig gebruik aanwezig is.
- Indien aanvullende draagcapaciteit of een nieuwe manier van opslag wordt overwogen, zoals in bakken, moet men een stabiliteitsboordeling laten uitvoeren om de stabiliteit van het vaartuig te verzekeren.
- Het dek moet scheidingswanden hebben om het effect van vrije oppervlakken door vis te voorkomen. Ook het ruim moet van scheidingswanden zijn voorzien.
- Bakken moeten stevig zijn bevestigd om te voorkomen dat ze gaan schuiven, leidend tot kapseizen.
- Men moet veilige looproutes aangeven, zodat de bemanning vrije toegang heeft tot de essentiële delen van het vaartuig.
- Er moet een veiligheidslijn worden geplaatst indien bemanning hoger dan de reling kan staan.
- De verlichting moet in alle delen afdoende zijn.



III-7. Vis opgeslagen in bakken (Themistoklis Papaioannou © Europese Unie)

Module IV • Gebeurtenissen uit de praktijk

1. VERTROUWDHEID KAN TOT OVERMOED LEIDEN | STRANDEN
2. VERVANGING ONDERDELEN | KAPSEIZEN TRAWLER
3. MAN OVERBOORD | VERDRINKEN
4. EEN GROTERE VANGST VOOR MEER WINST | KAPSEIZEN
5. TE WEINIG SLAAP | STRANDEN
6. VERSTRIKT IN DE LUSSEN VAN TOUWEN | VOETLETSEL
7. DE MOTOR, HET HART VAN UW VAARTUIG | OVERSTROMINGEN, KAPSEIZEN EN DE DOOD
8. GERAAKT DOOR SCHOMMELENDE ZAK | HOOFDLETSEL
9. IN DE NETTENTROMMEL GETROKKEN | ARMLETSEL
10. DENK AAN DE BRANDSTOF | GESTRAND
11. TE VER OVER DE RELING BUIGEN BIJ HET LEGEN VAN DE DREG | OVERBOORD VALLEN
12. STABILITEITSCONTROLE | OVERSTROMINGEN, KAPSEIZEN EN DE DOOD
13. ELEKTRICITEITSINSTALLATIES | BRAND IN DE MACHINEKAMER
14. ALLEEN VISSSEN? — WEES VOORZICHTIG!
 - 14.1. VAST IN DE LIER | LICHAMELIJK LETSEL
 - 14.2. SCHIPPER VERMIST

**WORD NIET
DOOR SCHADE
EN SCHANDE
WIJS**

1. VERTROUWDHEID KAN TOT OVERMOED LEIDEN | STRANDEN

 WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

PLAN PASSAGES

Menselijke fouten zijn de oorzaak van vele ongevallen, en dan met name met betrekking tot navigatie. De wind en het tij kunnen invloed hebben op het vaartuig, gebruik daarom alle beschikbare middelen om ervoor te zorgen dat u bent waar u denkt te zijn!

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een trawler van 11 meter werkte in de Zwarte Zee in een grote delta met een uitgebreid ondiep gebied, zo'n 15 kilometer uit de kust. Het vaartuig wordt al vele jaren door dezelfde schipper bestuurd en voldoet aan alle wettelijke eisen.

Sterke stroming, maar normale reis: op een avond voer het vaartuig om 22.00 uur met acht bemanningsleden aan boord. De stroming was circa vijf knopen en de zichtbaarheid was minder goed. Na vier uur vissen wilde men terugkeren naar de haven; de zichtbaarheid was beter, maar er was nog steeds een sterke stroming. Alle bemanningsleden waren in de cabine, de schipper in de stuurhut.

Bekende omgeving: het vaartuig was niet ver van de haven en na één uur zag de schipper de vuurtoren van de haven al. Omdat hij dit gebied goed kende, zette hij het echolood uit en vervolgde zijn reis naar de haven. Nabij de haven strandde het vaartuig echter.

Er werd een maydaysignaal gegeven en de plaatselijke kustwacht haalde iedereen van het vaartuig. De kosten voor het bergen, de reparaties aan het vaartuig en de verloren vistijd waren echter heel hoog.

GEVAREN

Zelfgenoegzaamheid van de schipper.

Uitgeschakelde instrumenten.

Sterke stroming.

VOORZORGSMAATREGELEN

Passage plannen.

GELEERDE LESSEN

- De passage plannen met alle beschikbare uitrusting om uw positie te volgen.
- Ervaring en elektronische middelen kunnen goed samenwerken, maar als u blindelings op een van beide vertrouwt, dan kan dit tot een ramp leiden.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS
IDENTIFICEER ALLE MOGELIJKE PROBLEMEN!

Denk goed na over alle mogelijke situaties die zich kunnen voordoen wanneer u wijzigingen aanbrengt aan uw vaartuig en voer een risicobeoordeling van de visactiviteiten uit om uzelf goed voor te bereiden op eventuele problemen. Zelfs als de zee kalm is, kan „vasthaken” tot kapseizen leiden.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een trawler met een boeg van minder dan twaalf meter is al meer dan twintig jaar in de familie. Het vaartuig werd altijd goed verzorgd en was winstgevend.

Bewust van veiligheid: de reder was zich altijd bewust van de veiligheid en drong er steeds op aan dat in de stuurhut opblaasbare reddingsvesten voorhanden waren en dat alle bemanningsleden de nodige veiligheids cursussen hadden gevolgd. Het vaartuig was voorzien van een reddingsvlot met hydrostatisch mechanisme voor vier personen en een automatisch locatiesysteem dat elk uur de positie en de koers van het vaartuig doorstuurde. Bij dit locatiesysteem hoorden ook nog vier individuele alarmsets die de bemanningsleden droegen en die een alarmsignaal versturen zodra een bemanningslid overboord valt.

Doorgevoerde veranderingen: het vaartuig was zowel voor trawlen als voor dreggen uitgerust. Toen het de laatste keer werd klaargemaakt voor dreggen, werden twee van de grote portalen voor de sleeplijnen vervangen door portalen met kleinere openingen.

Kalme omstandigheden: het vaartuig had al negen uur gevaren naar de plek waar zou worden gevisd. De zee was kalm, met weinig deining. De stroming bedroeg circa twee knopen, soms oplopend tot vier knopen. De schipper had al vaker op die plek gevisd. Om 16.30 uur raakten de dreggen de grond en vertraagde het vaartuig. Het motortoerental werd opgedreven, maar al snel begonnen de dreggen zich vast te varen. Telkens kon de schipper het vaartuig zo manoeuvreren dat de dreggen weer vrij kwamen.

Vasthaken: om 16.35 uur kwam de sleeplijn aan bakboord vast te zitten, waardoor de boeg naar bakboord draaide en het vaartuig een slagzij van 20 ° naar bakboord maakte. De schipper zette de motor in neutraal, maar onder invloed van de sterke stroming ging het vaartuig nog meer hellen. De boeg bleef naar bakboord draaien. Intussen stond de kraan aan bakboord al onder water, terwijl de kraan aan stuurboord de hoogte in ging en het vaartuig steeds meer slagzij maakte. De situatie evolueerde zo snel dat de schipper vergat het snelle ontgrendelsysteem in werking te stellen, wat de kraanlieren naar het vaartuig toe zou hebben doen zakken waardoor het vaartuig weer in evenwicht had kunnen komen.

De situatie verslechterde nog meer: om 16.38 uur raakte de sleeplijn aan stuurboord verstrikt rondom de schaar waarop de giek steunde, waardoor de giek naar bakboord zwaaide. Tegelijkertijd schoven zeven zakken vol mosselen van bij het luikgat naar bakboord. De schipper zag in hoe ernstig de situatie was en probeerde beide sleeplijnen uit de liertrommels los te maken. Maar de schakels van de sleeplijnen konden niet door de recentelijk vervangen lieren heen. Er werd nog geprobeerd met een snijbrander de sleeplijnen door te snijden, maar het vaartuig maakte al meer dan 45 ° slagzij, waardoor het water via het open luik ook al de bergruimte voor de netten binnen liep.

De bemanning sprong in het water en de schipper probeerde zijn weg naar de stuurhut te vinden om een maydaysignaal te versturen. Helaas viel het VHF-toestel uit voordat hij dit kon doen, waardoor hij niet op de DSC-knop kon drukken. Hij had ook nog een draagbare VHF-zender, maar liet die vallen voordat hij het signaal had kunnen versturen. Bij gebrek aan andere opties sprong de schipper de andere bemanningsleden achterna in het water.

Geen reddingsvesten: niemand droeg een reddingsvest of individueel drijfmiddel, want er was geen tijd geweest om die uit de stuurhut te halen, waar ze werden bewaard. Toen de bemanningsleden zich al ongeveer vijf minuten in het water bevonden, was het reddingsvlot opgeblazen en kwam het vrij. De bemanning kon het reddingsvlot bereiken en zich erin hijsen. Dit duurde ongeveer 20-25 minuten, waarna zij de uitrusting en de integriteit van het reddingsvlot controleerden zoals zij tijdens de cursus overleven op zee hadden geleerd.

Gered door het radiobaken: doordat het vaartuig was gezonken, kon het automatisch locatiebaken niet meer elk uur een signaal verzenden. Dit defect werd gesignaleerd aan de kustwacht, die de lokale reddingsboot inlichtte die toevallig in dat gebied aan het oefenen was. De bemanning werd om 17.57 uur gered, niemand was gewond.

GEVAREN

Ongeschikte vervanging (portalen met kleinere openingen).

VOORZORGSMATREGELEN

Vaartuig voorzien van een automatisch locatiesysteem (EPIRB: *Emergency Position Indicating Radio Beacon*) en reddingsuitrusting. Tijdige interventie door reddingsdiensten.

GELEERDE LESSEN

- Dit ongeluk laat zien hoe snel „vasthaken” kan leiden tot kapseizen en zinken, zelfs als de zee kalm is.
- Denk altijd goed na over de mogelijke implicaties wanneer u veranderingen aanbrengt.
- Voer een risicobeoordeling uit van de mogelijke gevaren en hoe u die kunt opvangen.
- Denk er op tijd aan om het snelle ontgrendelsysteem te gebruiken, aangezien het vaartuig zo veel minder snel slagzij zou hebben gemaakt.
- Iedereen die op het dek werkte had reddingsvesten moeten dragen, want in een noodsituatie is er nooit tijd om reddingsvesten uit de stuurhut te halen.
- Het meenemen van een reddingsvlot van het vrij opdrijvende type zorgde ervoor dat de bemanning kon worden gered.
- Een EPIRB of, zoals in dit geval, een locatiemeldingssysteem, is essentieel voor het alarmeren van de reddingsdiensten.
- Voorkom dat water door open luiken naar binnen stroomt — houd luiken gesloten op zee of als ze niet in gebruik zijn.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

DRAAG ALTIJD UW REDDINGSVEST!

Als men op kalme zee de haven binnenvaart, denkt niemand nog aan ongevallen!

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

In de buurt van de kust van Cádiz (op 2 à 3 mijl afstand) was net voor zonsopgang een ringzegenvaartuig zijn visuitrusting aan het opbergen en zich aan het voorbereiden om de haven binnen te varen, toen een bemanningslid overboord viel. Waarschijnlijk was het de visser niet gelukt van het vaartuig over te stappen op de bijboot, maar de schipper noch de bemanning had dit gezien. Enkele minuten later (om 10.15 uur), toen de bemanningsleden opmerkten dat de visser er niet meer was, was het te laat om hem te redden, hoewel de weersomstandigheden op die plek goed waren. De visser had het verplichte reddingsvest niet gedragen.

GEVAREN

De visser droeg geen reddingsvest.
Er was geen toezicht toen de visser op de bijboot overstapte.

VOORZORGSMAATREGELEN

Waarschuw andere bemanningsleden als u een gevaarlijke handeling gaat uitvoeren.
Draag een reddingsvest.
Tijdige interventie van reddingsdiensten.

GELEERDE LESSEN

Wanneer u voor het binnenvaren van de haven op een bijboot overstapt, is dit gevaarlijk als de volgende maatregelen niet in acht worden genomen:

- Verlaag de snelheid of stop het vaartuig voordat u gaat overstappen.
- Draag altijd een reddingsvest
- Er moet minstens één bemanningslid toezicht houden op de persoon die op de bijboot overstapt.
- Maak indien mogelijk gebruik van radiocommunicatie tussen de bijboot en het vaartuig.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

ONDOORDACHTTE VERANDERINGEN LEIDEN VAAK TOT NIEUWE PROBLEMEN!

Denk goed na over alle mogelijke situaties die zich kunnen voordoen wanneer u wijzigingen aanbrengt aan uw vaartuig en voer een risicobeoordeling van de visactiviteiten uit om uzelf goed voor te bereiden op eventuele problemen.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een ringzegenvaartuig van 14 meter viste al 15 jaar met succes op ansjovis op de Zwarte Zee. De zaken liepen goed: vorig jaar was er veel ansjovis geweest, zodat het vaartuig veel geld had verdiend. Dit bedrag had de schipper/reder geïnvesteerd in een verlenging van het vaartuig tot 16,99 meter.

Lastige beslissing: het volgende seizoen begon niet zo goed, want er was maar weinig ansjovis. Na een paar slechte visreizen besloot de schipper om het net langer te maken zodat een groter oppervlak kon worden bevist en er dus meer vis zou worden binnengehaald.

Storm op komst: de bemanning begon het grotere net op te tuigen in de haven. Het optuigen zou enkele dagen in beslag nemen, maar aangezien er voor de volgende vier dagen storm voorspeld werd, zou er toch geen vistijd verloren gaan. Na vijf dagen was het net klaar. Toen de wind was gaan liggen, besloot de schipper de zee op te gaan. De stroming was wel nog sterk.

Eindelijk weer vissen: het was 16.05 uur toen het vaartuig met acht bemanningsleden de haven verliet. De noordenwind had de zee afgekoeld en de scholen ansjovis waren dichter. Nadat de schipper met het echolood een goede school had gevonden, gaf hij de opdracht het net te schieten.

Het was een race tegen de tijd met de andere boten, want het vaartuig dat als eerste de haven opnieuw zou bereiken, kon rekenen op de beste prijs voor zijn ansjovis. Om 18.00 uur werd de bijboot te water gelaten en cirkelde het vaartuig met het net rond de school vissen. Het was een enorme school en de schipper was ontzettend tevreden dat hij het net groter had gemaakt zodat hij de school goed kon vangen. Hij hield echter geen rekening met de diepte van de school.

Inhalen: om 18.15 uur begonnen de bemanningsleden met het inhalen van het net aan bakboord. De bijboot zorgde er aan bakboord voor dat het vaartuig niet vastraakte in het net. De stroming kwam vanuit het noorden.

Net in de schroef: na enkele minuten raakte het net vast in de schroef van het vaartuig, maar dit werd niet direct opgemerkt vanwege de sterke stroming die op het vaartuig inwerkte. Uiteindelijk blokkeerde het net de schroef en kwam de motor tot stilstand. De boeg van het vaartuig keerde naar bakboord en het getij duwde het vaartuig zijwaarts. De schipper gaf de bijboot de opdracht om het vaartuig te keren, maar dit lukte niet.

Lading te groot: de vangst in het net was te groot en de gier moest zo'n zware lading tillen dat hij het begaf. Het vaartuig begon te hellen naar stuurboord en het net dat al aan bakboord was ingehaald, gleed richting stuurboord, waardoor het vaartuig verder slagzij maakte. De druk van het getij beïnvloedde de stabiliteit van het vaartuig nog meer, waardoor het kapseisde.

Geen reddingsvesten: de schipper en de bemanning hadden geen tijd om reddingsvesten aan te trekken. Uiteindelijk belandden ze allemaal in zee zonder drijfmiddelen. De bijboot had intussen het touw echter al losgemaakt en pikte snel de zeven bemanningsleden op.

Schipper overleden: de achtste man, de schipper, was vermist en werd nooit gevonden.

GEVAREN

Een groter net voor meer winst brengt ook risico's met zich mee.
Niemand droeg een reddingsvest.
Sterke stroming.

VOORZORGSMAATREGELEN

Voer zowel voor als na veranderingen een risicobeoordeling uit.
Alle bemanningsleden moeten een reddingsvest dragen.
Zorg ervoor dat er regelmatig noodoefeningen worden uitgevoerd.
Tijdige interventie van reddingsdiensten.

GELEERDE LESSEN

- Zorg ervoor dat uw vaartuig aan de voorwaarden voldoet.
- Door een snel veranderende stroming kunnen vaartuigen snel kapseizen.
- Zodra u de controle over het vaartuig verliest, is het overgeleverd aan het getij!
- Denk altijd goed na over de mogelijke implicaties van eventuele veranderingen van de visuitrusting. Overschrijd de capaciteit van uw vaartuig nooit.
- Voer een risicobeoordeling van de visactiviteiten uit, stel mogelijke gevaren vast en bepaal hoe u hiermee kunt omgaan.
- Iedereen moet een reddingsvest dragen.
- Er moeten regelmatig opleidingen worden gegeven en oefeningen gedaan zodat iedereen weet wat er moet gebeuren in noodsituaties.

5. TE WEINIG SLAAP | STRANDEN

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

ALLE MENSEN, ZELFS VISSERS, HEBBEN RUST NODIG!

Vermoeidheid kan dodelijk zijn. En zelfs als niemand dood gaat of ernstig gewond raakt, kan een ongeval door oververmoeidheid of in slaap vallen in de stuurhut u duur komen te staan en veel vistijd verloren doen gaan. Enkele uren slaap kan een goede investering zijn.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Dilemma: de schipper van een garnalentrrawler met een lengte van 10 meter moest getuigen bij een rechtszaak en moest overdag in de rechtszaal zijn. Het garnalenseizoen was echter al gestart, dus wou hij op zee zijn om geld te verdienen. Behalve de schipper, die in dienst van een reder werkte, waren er nog drie bemanningsleden. Twee bemanningsleden waren buitenlandse medewerkers en de derde was de schoonzoon van de schipper.

Tijdsdruk: om niemand teleur te stellen, besloot de schipper overdag naar de rechtszaal te gaan en 's nachts te vissen. Hij probeerde twee uur per dag te slapen. Hoewel de reders op de hoogte waren van de situatie, deden ze niets om de druk op de schipper te verlichten.

Het onvermijdelijke gebeurde: na vier dagen viel de schipper in de stuurhut in slaap terwijl het vaartuig na een nachtelijke visreis naar de haven terugkeerde. De bemanning was in het ruim om de garnalen te verwerken, de automatische piloot stond aan en het vaartuig stoomde rustig naar de haven — een haven waar ook veel ferry's kwamen — totdat het op circa een halve mijl van de haven op een rots vastliep.

Niemand raakte gewond, maar de kosten waren torenhoog. Gelukkig waren er geen slachtoffers en was het vaartuig tegen de rots gevaren. Het vaartuig was ernstig beschadigd en door de reparatie duurde het weken voordat er weer mee gevestigd kon worden.

GEVAREN

Te hoge werkdruk met vermoeidheid als gevolg.

Vanwege het visseizoen en de reder was er te veel druk op de schipper.

Geen wachalarm geplaatst.

VOORZORGSMAATREGELEN

Vóór elke visreis moet gecontroleerd worden of iedereen voldoende is uitgerust.

Alle bemanningsleden moeten een reddingsvest dragen.

GELEERDE LESSEN

- Vermoeidheid mag nooit worden genegeerd. Vermoeidheid bouwt zich op en betekent een risico voor iedereen op het vaartuig.
- Een wachalarm had de gebeurtenis kunnen voorkomen, maar is geen vervanging voor voldoende rust.
- De reders waren op de hoogte van de druk op de schipper, maar lieten hem toch gaan vissen zonder de druk te verlichten. Men had een plaatsvervanger voor de schipper kunnen aannemen.
- Een tekort aan rust kan leiden tot torenhoge kosten aan reparaties en tot verlies van vistijd. Het had ook levens kunnen kosten.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

LET OP DE LUSSEN!

Fuiken schieten is echt heel gevaarlijk.
Blijf uit de buurt van kronkelende touwen op het dek!

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Verstrikt raken in het touw: twee bemanningsleden begonnen net met het schieten van een lijn fuiken toen een van hen met zijn voet verstrikt raakte in de lus van een touw. De man werd naar de rand van het vaartuig getrokken en de schipper in de stuurhut zette het vaartuig snel in zijn achteruit om wat gewicht van het touw te halen. Hierdoor kon de man, die op het punt stond overboord getrokken te worden, een ander bemanningslid vastgrijpen. Het andere bemanningslid kon vervolgens het touw rond de voet van de man verwijderen terwijl de schipper de boot bleef besturen om de lijn met de fuiken te ontlasten.

Gewond, maar veilig: de man had zijn enkel flink bezeerd en moest van het vaartuig worden verwijderd om medische zorg te krijgen. Geen van de mannen (op het dek) droeg een reddingsvest tijdens deze gebeurtenis.

GEVAREN

Er was geen scheiding tussen het touw en de bemanning.
Niemand droeg een reddingsvest.

VOORZORGSMAATREGELEN

De schipper moet visueel toezicht houden op alle werkzaamheden op het dek.
Bij een risicobeoordeling moet de beveiliging op het dek worden geëvalueerd (tussen het touw en de bemanning had er een scheiding moeten zijn).
Alle bemanningsleden moeten een reddingsvest dragen als ze op het dek werken.

GELEERDE LESSEN

- Deze visser kon gelukkig nog navertellen hoe hij tijdens het schieten van de lijnen verstrikt raakte in de lussen.
- De snelle reactie van de schipper en de bemanning heeft zijn leven gered.
- Organiseer de werkzaamheden op het vaartuig op een manier die de bemanningsleden niet in gevaar brengt.
- Zorg voor een actieplan, zodat iedereen weet wat er in een noodsituatie moet worden gedaan.
- Op het dek moet iedereen altijd een reddingsvest dragen.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

OPEENVOLGING VAN GEBEURTENISSEN, OF MISSCHIEN EEN OPEENVOLGING VAN DEFECTEN?

Bij zwaar weer op zee is elk defect er te veel aan. Een defecte motor kan leiden tot overstromingen, kapseizen en de dood.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Tijdens de terugkeer na een visreis op ruwe zee begaf de motor het en viel alle stroom uit.

Kapseizen: doordat er geen stroom was, kwam het vaartuig dwars op de golven te liggen, waardoor het ging hellen en grote hoeveelheden water binnen kreeg dat niet kon worden weggepompt. Bij zo'n grote hoeveelheid water kon de stabiliteit van het vaartuig niet worden bewaard, zodat het kapseisde.

Verdrinken: van de vier mannen aan boord kon er slechts één zwemmend de kust bereiken. De andere drie verdronken. Niemand droeg een reddingsvest. Twee van de drie reddingsboeien op het vaartuig waren vastgesjord en konden niet worden losgemaakt!

GEVAREN

Geen onderhoudsplan voor de motor.

Geen mogelijkheid om te verankeren.

Niemand droeg een reddingsvest.

Geen mogelijkheid om het anker te gebruiken om boeg weer in de wind te krijgen.

VOORZORGSMAATREGELEN

Stel een schema op voor het onderhoud van de motor en houd je aan dit schema.

Zorg ervoor dat een reddingsvlot en andere reddingsmiddelen aan boord zijn.

Alle bemanningsleden moeten een reddingsvest dragen.

GELEERDE LESSEN

Wat aanvankelijk gewoon een defect aan de motor was, leidde tot een ernstigere situatie waarin drie doden vielen. Misschien was de eerste fout wel het gebrek aan onderhoud van de motor, wat leidde tot een defecte motor. Hieruit kunnen enkele lessen worden getrokken:

- Zorg voor regelmatig onderhoud van de motor en bijbehorende uitrusting.
- Iedereen moet een reddingsvest dragen.
- Een anker of boei moet aanwezig zijn en te allen tijde kunnen worden ingezet.
- Zorg ervoor dat de waterloospoorten vrijgehouden worden en dat alle waterdichte deuren en luiken gesloten zijn.
- Zorg voor een noodpomp en zorg ervoor dat u getraind bent in het gebruik ervan.
- Neem een reddingsvlot en andere reddingsuitrusting mee.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

MAAK SCHOMMELENDE LADINGEN GOED VAST

Als een hangende lading niet goed wordt vastgemaakt, kan deze zelfs bij goed weer ernstige ongevallen veroorzaken!



IV-1. Schommelende zak ((Francisco Javier Vazquez Alvarez © Europese Unie)

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een trawler van 14 meter lang was met drie bemanningsleden op circa twintig mijl van de kust op Noorse kreeft aan het vissen. De zee was rustig op die junidag en de bemanning was voor de laatste keer aan het inhalen. De schipper was in de stuurhut, van waaruit hij de nettentrommel bediende, en de twee bemanningsleden waren op het dek om de boomkor te bedienen. Omdat duidelijk was dat de vangst zeer klein was (circa 150 kg) was de boomkor gewoon om de nettentrommel heen gewikkeld. Het uiteinde van het net hing omlaag boven het dek. Terwijl het net zo tussen de nettentrommel en het dek hing, ging een van de twee bemanningsleden de knoop losmaken om de vangst te legen op het dek.

Onverwachte gebeurtenis: de zee was spiegelglad en er was bijna geen deining, maar de boeggolf van een passerende trawler veroorzaakte een plotselinge beweging van het vaartuig, waardoor de zak met vis tegen de man aan zwaaide en hem achterover sloeg. Hij stootte zijn hoofd hard tegen de verschansing, waardoor hij bewusteloos raakte. Hij liep een schedeltrauma op.

GEVAREN

Een onverwachte golf van een voorbijvarende trawler.

VOORZORGSMaatregelen

Waarschuw iedereen op het dek voor passerende vaartuigen.
Draag een individuele reddingsuitrusting en een individueel drijfmiddel.

GELEERDE LESSEN

- Een lading die zich zou kunnen verplaatsen door een beweging van het vaartuig moet voor vertrek goed worden vastgemaakt.
- Zorg voor een geschikte oplossing om het schommelen van zakken tegen te gaan.
- Een systeem zoals een haak met een schuivende gaffel zorgt ervoor dat een net van op afstand kan worden geopend.
- Laat bij zwaar weer het net tot op het dek zakken voordat het wordt geopend.
- Als u op het dek van een trawler of sleepboot werkt, moet u altijd een helm dragen om uw hoofd te beschermen voor het geval u valt of door iets wordt geraakt.
- Bij goed weer dient de stuurman de bemanning te waarschuwen voor een mogelijke plotselinge beweging van het vaartuig wanneer er een ander vaartuig passeert.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

NOODREM EN LOKALE BEDIENING

Als de operator geen goed zicht heeft op de bemanning die in de buurt van de nettentrommel werkt, moet er een lokale bediening of noodrem worden geplaatst op een plek waar deze goed toegankelijk is voor de betrokkenen.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een trawler met een lengte van 14 meter met een kajuit en een vijf koppige bemanning was al twee dagen aan het vissen toen er zich om 6.00 uur 's ochtends, net voor zonsopgang, een ongeluk voordeed.

Jong teamlid: de schipper bediende de nettentrommel vanaf de brug en was de boomkor aan het in halen. De vier bemanningsleden bevonden zich op het visdek, twee aan elke zijde van de nettentrommel, en leidden de boomkor in de trommel. Een jong bemanningslid met slechts twee maanden ervaring bevond zich aan bakboord met nog een ander bemanningslid. Dit werk werd niet beschouwd als zeer lastig of gevaarlijk, zodat niemand erbij stil had gestaan dat het jonge bemanningslid er nog maar weinig ervaring mee had.

Verstrikt geraakt in het net: het voettouw en de hoofdlijn van de boomkor kwamen aan bij de trommel toen de hand van het jonge bemanningslid vastraakte in een maas terwijl hij het net naar de andere kant duwde. Door de enorme druk werd de maas aangetrokken en werd het bemanningslid door het net naar de trommel getrokken.

Niet in de gaten: door de lawaaiige omgeving hoorde de schipper het geschreeuw niet en door het slechte zicht op het visdek zag hij niet onmiddellijk dat hij de trommel moest stilleggen. Zo brak het jonge bemanningslid zijn arm.

GEVAREN

Slechte zichtbaarheid vanaf bedieningspositie.

Lawaaiige omgeving.

VOORZORGSMAATREGELEN

Zorg voor een lokale noodrem.

Zorg voor een geschikte opleiding en waarschuw voor gevaren.

Superviseer en help onervaren bemanningsleden.

Zorg voor duidelijke communicatie tussen de stuurhut en de bemanning op het dek.

GELEERDE LESSEN

Met betrekking tot het vaartuig:

- Als de nettentrommel vanuit de stuurhut wordt bediend, moet de operator de bemanningsleden die met de visuitrusting werken, goed kunnen zien.
- Er moet een goede communicatie zijn tussen de stuurhut en het dek.
- Als het zicht vanuit de stuurhut niet goed is, moet er een extra bedieningspaneel worden geplaatst in de buurt van de nettentrommel vanwaar de operator goed zicht heeft.

Met betrekking tot de bemanning:

- De bemanning mag niet vlakbij de nettentrommel staan om de netten te manipuleren. Als dit toch nodig is, moet dat gebeuren door een ervaren bemanningslid.
- Er moet een noodrem worden geplaatst op een plek waar personen die het net manipuleren er gemakkelijk bij kunnen.
- De capaciteit van de trommels moet aangepast zijn aan de netten die erin worden opgeslagen.
- Bij het ontwerp van een vaartuig moet rekening worden gehouden met geluids- en lichtaspecten.
- Geef de bemanning de boodschap dat er op het gebied van veiligheid geen enkele taak met betrekking tot de visuitrusting onbelangrijk is.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS
ZORG ERVOOR DAT U VOLDOENDE BRANDSTOF HEBT VOORDAT U UITVAART!

Controleer uw brandstof en zorg ervoor dat er voldoende brandstof is voor de geplande visreis, met reservecapaciteit voor het geval er zich iets voordoet en u de visreis moet verlengen. Zorg ervoor dat de motor niet zonder brandstof komt te zitten.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Twee gekwalificeerde duikers die in de slakkenvisserij werkten, waren op een boot van negen meter aan het werk. Voorzien van duikapparatuur met luchttoevoer vanaf de oppervlakte, waren ze stekelhoorns aan het plukken. Ze hadden een druk leven, maar het seizoen ging goed en de dag ervoor hadden ze 300 kg slakken aan boord gehesen. De dag erop kwamen ze samen en verlieten om 7.00 uur de haven om naar het visgebied te varen, dat zich op circa drie uur van de haven bevond.

De brandstof in de tank was voldoende voor één dag en er was op het dek ook nog een reservetank die niet aan de motor gekoppeld was. Nadat ze de boot hadden verankerd, bereidden ze zich voor op het duiken.

Er dook telkens maar één van de twee, terwijl de andere voor de luchttoevoer zorgde. Hoewel er voor die dag een stevige wind was voorspeld, besloten de mannen na een paar uur in een rotsachtiger gebied nabij een landtong te gaan vissen.

Meer brandstof verbruikt: het duurde drie uur om er te komen en ze doken om de beurt. Om 17.35 uur werd het bewolkt en stak er wind op. De man op het vaartuig liet de man onder water met de luchtslang weten dat hij omhoog moest komen. Op dat moment viel de motor stil omdat deze geen brandstof meer bevatte en de lege tank lucht in de brandstofleiding liet komen. De man vulde de tank met de reservebrandstof, maar de motor wou niet starten omdat de brandstofleiding ontluicht moest worden.

Anker slepen: de duiker keerde terug naar de oppervlakte en klom in de boot, die nu naar de rotsen van de kust gedreven werd. De mannen probeerden het anker te verkorten, maar het tij zorgde ervoor dat het anker meegesleept werd en dat het vaartuig de rotsen raakte. Ze verzonden een maydaysignaal via de VHF-zender en sprongen de zee in om naar de kust te zwemmen. Beide mannen waren ongedeerd!

GEVAREN

Wijziging van de visreis zonder goed na te denken over de implicaties voor de motorbrandstof.

VOORZORGSMAATREGELEN

Plaats een brandstofpeilmeter.

GELEERDE LESSEN

- Controleer uw brandstof en zorg ervoor dat de motor altijd genoeg brandstof heeft (veel noodoproepen zijn afkomstig van vaartuigen die geen brandstof meer hebben of die vervuilde brandstof hebben).
- Controleer en reinig brandstoffilters regelmatig.

11. TE VER OVER DE RELING BUIGEN BIJ HET LEGEN VAN DE DREG | OVERBOORD VALLEN

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

HOUD JE VOETEN ALTIJD STEVIG OP HET DEK

De verschansing en de relingen bieden u alleen goede bescherming tegen overboord vallen als alle werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd met beide voeten op het dek!

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Gehaast vissen: een trawler van 13 meter met drie bemanningsleden was in de baai van St Brieuc op schelpdieren aan het vissen. De visserijautoriteit van dit gebied laat vissen slechts voor een beperkte tijd per dag toe, namelijk 45 minuten, met als gevolg dat er telkens heel snel wordt ingehaald/geleegd/geschoten.

Sleepnet hangt op reling: vroeg in de ochtend in december was een vaartuig twee sleepnetten van het Britton-type aan het trekken. Deze sleepnetten bestaan uit een metalen frame met tanden die over de zeebodem harken, gevolgd door een zak die de schelpdieren vangt. Nadat het sleepnet naar de oppervlakte was gehaald, werd deze naar de zijkant van het vaartuig getrokken. De tanden haakten zich vast aan de verschansing en de zak met schelpdieren bleef buiten de verschansing hangen.

Ver reiken: om de vangst te legen moest een bemanningslid op de sleepnetten klimmen om een kabel aan de onderkant van de zak te bevestigen, zodat deze kon worden opgetild en de lading op het dek kon worden gestort. Tijdens deze handeling was de man niet gezekeerd en hadden zijn voeten geen steunpunten. Op deze specifieke ochtend leidde een onverwachte beweging van het vaartuig ertoe dat de man overboord viel.

Niemand raakte gewond: gelukkig droeg het bemanningslid een reddingsvest terwijl hij zich met de sleepnetten bezighield en was de motor ontkoppeld. Hierdoor konden zijn collega's hem snel aan boord hijsen en had deze gebeurtenis geen ernstige gevolgen.

GEVAREN

Geen veilige manier om de zakken te legen.

VOORZORGSMAATREGELEN

Voorzie een gepast systeem om de netten in te halen.

Draag altijd een reddingsvest.

GELEERDE LESSEN

- Gebruik sleepnetten die langs de onderkant kunnen worden geleegd als het ontwerp van het vaartuig en het inhaalsysteem dit toelaten.
- Als er alleen sleepnetten kunnen worden gebruikt die langs boven worden geleegd, dan dient men een hijstouw aan de onderkant van de zak vast te maken dat loopt tot op een punt bovenaan het sleepnet dat toegankelijk is voor het veilig vasthaken van een hijskabel.
- Draag altijd een gepast reddingsvest. Het vaartuig moet voorzien zijn van reddingsvesten en een plan voor als iemand overboord valt.
- Regels van visserijautoriteiten die leiden tot grote tijdsdruk en bijgevolg veel te haastige werkzaamheden, moeten worden vermeden.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS
IS UW VAARTUIG NA VERANDERINGEN NOG STEEDS STABIEL?

Het toevoegen van bovendecks gewicht zoals een kajuit, een grotere lier of nettentrommel heeft invloed op de stabiliteit van uw vaartuig. Visuïtrusting op het dek, en vooral als die hoog wordt opgestapeld, maakt dat uw vaartuig moeilijker weerstand kan bieden tegen kapseizen. Houd altijd de stabiliteit van uw vaartuig in de gaten en zorg ervoor dat er zich bovendecks geen grote gewichten opstapelen.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Klein vaartuig dat met fuiken werkt: een vaartuig van 8,29 meter dat zowel met fuiken als met boomkorren kon werken, had drie bemanningsleden aan boord en was net voor de kust van Zuid-Ierland aan het vissen met fuiken. Het weer was redelijk bij een windkracht van 4-5 en een rustige tot matige zee. Rond 15.00 uur had het vaartuig drie lijnen met fuiken binnengehaald en aan boord gehesen en was het op weg naar een ander gebied om daar de fuiken te schieten.

Slagzij: naast de drie lijnen met fuiken die driehoog waren opgestapeld aan bakboord, stonden er ongeveer negen kisten met krabben twee- tot driehoog opgestapeld aan stuurboord. Een van de bemanningsleden riep de waarschuwing „slagzij” en de schipper verliet de motor om de stuurhut te verlaten. Het vaartuig maakte slagzij richting bakboord en de bemanning pakte enkele fuiken vast en gooide ze over stuurboord om het vaartuig weer recht te krijgen. Ze hadden nog maar vier fuiken weggegooid toen het bemanningslid opnieuw waarschuwde: „Schip verlaten, we zinken.” Hij pakte twee reddingsvesten uit de stuurhut, een voor zichzelf en een voor de schipper. Het derde bemanningslid droeg al een reddingsvest.

Gekanteld: het bemanningslid dat het reddingsvest droeg, hield de fuikeninhaler aan stuurboord vast, terwijl het vaartuig richting bakboord kantelde. Hij kon op de romp klimmen zonder nat te worden. Hij zag de schipper en het andere bemanningslid nabij de stuurhut toen het vaartuig kapseisde, beiden met een reddingsvest in hun armen. Het bemanningslid kwam boven water en werd op de gekantelde romp geholpen, maar de schipper was nergens te zien.

Vier uur op de romp: de twee bemanningsleden zaten ongeveer twee uur op de romp van het vaartuig, terwijl de achtersteven langzaam zonk. Rond 19.00 uur konden ze niet langer op de romp blijven en moesten ze het water in. Beide droegen een reddingsvest, bonden zich met een touw aan elkaar vast en gebruikten enkele drijvers van de netten om hun drijfvermogen te vergroten. Het reddingsvlot van het vaartuig verscheen niet aan de oppervlakte.

Zoeken en redden: om 17.54 uur informeerde het lokale reddingsbotenstation het maritieme reddingscoördinatiecentrum dat het vaartuig gekapseisd was en dat er een helikopter was gestuurd om te zoeken, er werd een pan-pan-signaal uitgezonden om 18.08 uur. Om 18.41 uur werd het pan-pan-signaal veranderd in een maydaysignaal en werd een volledige zoek- en reddingsmissie opgestart in het gebied waar het vaartuig voor het laatst was gezien.

Gevonden door een vissersvaartuig: om 21.34 uur zag een vissersvaartuig de twee mannen in het water en nam hen mee. Ze werden in een reddingsboot gezet en daarna per ambulance naar het ziekenhuis gebracht. Helaas was een van de mannen er zo erg aan toe dat hij overleed.

Gedurende de nacht: de zoektocht naar de schipper werd de gehele nacht vervolgd, maar hij werd niet gevonden. Het wrak van het vaartuig werd gelokaliseerd aan de hand van rondrijvend afval en brokstukken.

Lokale duiker overleden: een zeer ervaren lokale duiker kwam op tragische wijze om het leven toen hij twee dagen later naar de schipper op zoek ging.

Vaartuig geborgen: een bergingsoperatie borg het vaartuig, zodat de oorzaak van het ongeval kon worden onderzocht.

GEVAREN

Veranderingen die invloed hebben op de stabiliteit van het vaartuig en niet zijn goedgekeurd door de desbetreffende instanties.

Te groot aantal fuiken.

Geen hydrostatisch mechanisme voor EPIRB en reddingsvlot.

Bilgealarm niet aangesloten.

VOORZORGSMAATREGELEN

Evalueer de stabiliteit van het vaartuig als er veranderingen worden doorgevoerd.

Zorg ervoor dat men gemakkelijk bij de levensreddende uitrusting kan.

Draag een reddingsvest.

Zorg ervoor dat het bilgealarm werkt.

GELEERDE LESSEN

Met betrekking tot het vaartuig:

het volgende werd geconcludeerd naar aanleiding van het onderzoek.

- Het kapseizen werd veroorzaakt door een combinatie van factoren:
 - Overbelasting van het vaartuig met een zware lier, netten, trawluitrusting, een groot aantal fuiken en de vangst.
 - Het vaartuig had een zeer slecht stabiliteitsprofiel op het ogenblik van het ongeval.
 - De bemanning merkte niet dat er zich in de machinekamer water ophoopte als gevolg van operationele lekken, omdat het bilgealarm was uitgeschakeld.
- Er waren veranderingen uitgevoerd aan het vaartuig nadat was gecontroleerd of het aan de Ierse praktijkcode voldeed. Deze veranderingen werden echter niet doorgegeven aan de autoriteiten, zodat niet werd opgemerkt dat het vaartuig zeer onstabiel was.
- Doordat het vaartuig heel snel kapseisde, kon er geen radiobericht worden verzonden, kon het reddingsvlot niet te water worden gelaten en kon de EPIRB niet worden bediend.
- Er hadden meer levens kunnen worden gered als de EPIRB en het reddingsvlot gebruikt hadden kunnen worden.
- Alle bemanningsleden moeten een reddingsvest dragen wanneer zij op het dek werken.

WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS
NEEMT U GEPASTE VOORZORGSMAATREGELEN TEGEN BRAND?

Zijn de elektrische installaties en de bedrading in goede staat? Hebt u rook- en brandmelders geplaatst? Hebt u de nodige voorzorgen genomen en de opleiding gevolgd om brand te kunnen blussen en op de juiste manier te handelen?

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een houten vaartuig met viskorven van 11,6 meter (potter) verplaatste viskorven naar een nieuw gebied. Het had al 370 viskorven ingehaald en aan boord opgeslagen en was zich aan het voorbereiden op het binnenhalen van de laatste lijn met 90 viskorven toen er in de machinekamer brand werd opgemerkt.

Geen alarmsysteem: het vaartuig was niet voorzien van brand- of rookmelders en de brand werd pas ontdekt toen de rook vanuit de machinekamer al de hutten binnenkwam.

De schipper opende het luik van de machinekamer in de stuurhut en werd overvallen door een dikke, giftige rook die meteen de hele stuurhut vulde.

Luik naar de hutten was nog open: de schipper sloot het luik van de machinekamer meteen en de twee bemanningsleden verlieten de hutten via de stuurhut, maar lieten het luik open zodat de stuurhut verder vol raakte met rook. Hierdoor kon de schipper de VHF-zender niet gebruiken en kon hij de noodfakkels niet bereiken.

Schip verlaten: de schipper wist niet hoe groot de brand was, maar dacht dat hij hem zelf niet onder controle kon krijgen. Hij maakte zich zorgen om de gasflessen die op het dek boven de brand waren opgeslagen, maar hij kon deze niet verwijderen vanwege alle viskorven die hoog rondom de stuurhut waren opgestapeld. Het reddingsvlot was bovenop de stuurhut geplaatst en de bemanning moest bovenop de viskorven klimmen om deze te laten zakken. Gelukkig was de zee erg rustig en konden ze dit doen zonder te vallen. De reddingsvesten waren in de hutten opgeslagen, die door de rook niet toegankelijk waren.

Contact met de kustwacht: de schipper probeerde nogmaals de stuurhut te betreden om de radio te gebruiken, maar vanwege de rook was het onmogelijk. Gelukkig kon hij met zijn mobiele telefoon de kustwacht bellen om ze te vertellen dat hij en twee bemanningsleden met het reddingsvlot het schip zouden verlaten.

Gered door een vissersvaartuig: de kustwacht lichtte vaartuigen in het gebied in en een vissersvaartuig in de buurt kon de drie mannen snel ophalen. Het vaartuig met viskorven werd naar de haven gesleept, waar de lokale brandweer het vaartuig betrad en de brand bluste.

GEVAREN

Slecht onderhouden elektriciteitsinstallatie.
 Geen brand- of rookmelders.
 Luiken open gelaten.
 Toegang tot reddingsvlot verhinderd.
 Sprinklersysteem niet werkzaam.
 Bemanning weet niet waar de brandblussers zich bevinden.

VOORZORGSMAATREGELEN

Zorg ervoor dat de bemanning weet wat er gedaan moet worden in geval van nood en voer oefeningen uit.
 Houd u aan een goed onderhoudsplan.
 Draag een reddingsvest.

GELEERDE LESSEN

- Onderzoek wees uit dat de brand mogelijk was veroorzaakt door een defect in de elektriciteitsinstallatie en dat de overbelasting ertoe had geleid dat de bekabeling op het houten schottendek tussen de machinekamer en de hutten in vlam had gevat.
- De elektriciteitsinstallaties van het vaartuig waren in slechte staat.
- Als er in de machinekamer en de hutten een brand-rookmelder was geweest, dan was de brand waarschijnlijk eerder ontdekt en was er tijd geweest om de brand te blussen.
- Door het luik naar de hutten open te laten, kon rook de stuurhut blijven vullen zodat er geen toegang meer was tot de radio.
- Het gebruik van een mobiele telefoon om reddingsdiensten in te lichten is niet betrouwbaar omdat er vaak geen signaal is.
- Er was een sprinklersysteem geplaatst in de machinekamer, maar de schipper en de bemanning wisten niet hoe ze dit systeem moesten gebruiken.
- De sprinkler was gekoppeld aan de dekwaspomp en had een klep om de sprinkler of de dekwasser te kiezen. Het hendel waarmee de positie van deze klep moest worden ingesteld, lag echter in de hutten en op dat moment stond de klep in de positie voor het wassen van het dek.
- Het aantal viskorven dat was opgestapeld op het vaartuig verhinderde toegang tot de klep van de sprinkler en de gasflessen en maakte het lastig om het reddingsvlot te water te laten.
- Door het grote aantal hoog opgestapelde viskorven op het vaartuig was de stabiliteit van het vaartuig ernstig verstoord.
- Reddingsvesten moeten worden bewaard op een plek waar ze in geval van nood altijd direct beschikbaar zijn.
- Op het dek moet iedereen altijd een reddingsvest dragen.
- Voor de schipper en de bemanning was het vaartuig nieuw, dus ze waren niet vertrouwd met de voorzieningen op het vaartuig. Ze hadden mogelijke noodsituaties moeten bespreken en ervoor moeten zorgen dat ze precies wisten wat voor middelen beschikbaar waren en waar die zich bevonden.
- Men had noodoefeningen moeten houden om er zeker van te zijn dat alles goed werkte en dat iedereen wist wat te doen.
- Er hadden risicobeoordelingen uitgevoerd moeten worden.



WORD NIET DOOR SCHADE EN SCHANDE WIJS

**ALS ER NIEMAND ANDERS IS, MOET JE HET ALLEEN UITZOEKEN!
WEES GOED VOORBEREID EN DOE HET GOED!**

Het is nooit veilig om alleen te werken, maar als het echt nodig is, zorg er dan voor dat uw vaartuig hiervoor is uitgerust en dat het zo veilig mogelijk is.

14.1. VAST IN DE LIER | LICHAMELIJK LETSEL

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een houten vaartuig van 9,98 meter was op garnalen aan het vissen toen de zeer ervaren schipper, die alleen werkte op het vaartuig, vastraakte in de lier.

Indeling: het vaartuig had een naar voren gerichte stuurhut met de lier en de nettentrommel er bovenop gemonteerd, weg van de stuurhut, met de bediening aan de voorzijde van de lier. Een aparte kleine dieselmotor dreef de lier aan.

Tweede keer inhalen: de schipper was de eerste vangst nog aan het sorteren toen hij voor de tweede keer begon in te halen. Terwijl de lier aan het inhalen was, keerde hij terug naar de kisten om verder te sorteren.

Hij verloor zijn evenwicht doordat hij struikelde over een kist en viel op de sleeplijn aan bakboord. Doordat de mouw van zijn oliepak vastraakte in een schakel van de sleeplijn, werd hij in de lier getrokken. De mouw zat van de manchet tot aan de hals vast in de sleeplijn aan de lier. Hij was onder de spoel aan het dek vastgepind, maar gelukkig viel de kleine motor die de lier aandreef onder het gewicht stil. De schipper zat wel nog vast in de lier en had veel pijn.

Hij lag daar negen uur lang zonder te kunnen bewegen. Het werd al donker en hij besepte dat het vaartuig tegen de rotsen zou kunnen varen. Er kwam geen hulp, dus hij probeerde nogmaals zichzelf te bevrijden. Het lukte hem uiteindelijk om zijn oliepak los te scheuren. Hij bevrijdde eerst zijn hoofd en daarna de rest van zijn lichaam. Hij was gewond aan zijn schouder, gezicht en ribben, maar het lukte hem om de stuurhut te bereiken en hulp in te schakelen.

Een reddingsboot met een dokter kwam eraan en de schipper werd al snel naar het ziekenhuis gebracht. Gelukkig herstelde hij snel.

GEBEURTENIS EN GEVOLGEN

Een vaartuig van 6,24 meter dat met fuiken werkt, werd alleen bestuurd door een schipper die al 17 jaar ervaring had met deze manier van vissen. Het vaartuig werkte aan de oostkust van Schotland en gebruikte lijnen met 20 fuiken eraan. Het vaartuig verliet de haven om 7.30 uur voor een normale dag vissen. Om 9.30 uur had de visser via de VHF-zender nog met zijn vrouw gesproken. Dat was het laatste contact met het vaartuig.

Vrouw bezorgd: toen aan het eind van de middag de visser nog niet was teruggekeerd, nam zijn vrouw contact op met een andere visser om te vragen of hij informatie had. De kustwacht werd ingelicht nadat er geprobeerd was om het vaartuig via de VHF-zender en een mobiele telefoon te bereiken.

Er was een licht zichtbaar: een visser meldde dat hij ergens in het oosten licht had gezien en dat hij daar op onderzoek zou uitgaan. Ook de reddingsboot werd daarheen gestuurd. Het was het vermiste vaartuig, maar er was niemand aan boord.

Geankerd door de fuiken: er was een fuik vastgeraakt in het dolboord aan bakboord, net voor de stuurhut, en het touw van de fuik hing in het water. De visser trok het touw in zijn vaartuig en haalde de 17 fuiken in die nog in het water lagen. Maar het lichaam van de schipper zat niet vast in het touw.

Zoektocht vervolgd: het vaartuig werd teruggebracht naar de haven en de zoektocht naar de schipper werd tot 23.00 uur voortgezet. De volgende dag werd de zoektocht verdergezet tot 16.00 uur.

Het lichaam van de schipper werd nooit gevonden. Hij droeg doorgaans geen reddingsvest of reddingsuitrusting.

GELEERDE LESSEN

- Beide ongelukken illustreren wat het grootste gevaar is wanneer iemand alleen een vaartuig bediend: er is niemand die kan helpen en er is niemand die weet dat u hulp nodig hebt. Dan moet u het helemaal zelf uitzoeken!
- De schipper die onder de lier was vastgeraakt, heeft geluk gehad dat hij het nog kon navertellen.
- Door de lier op inhalen te zetten en vervolgens door te gaan met het sorteren van de vangst had hij misschien tijd uitgespaard, maar het bracht hem wel in een positie waarin hij indien nodig niet snel bij de bediening kon.
- Het dek stond vol kisten om de vangst te sorteren en daardoor struikelde hij.
- Bij het tweede ongeval weten we niet precies wat er is gebeurd, maar vermoed wordt dat de schipper is gevallen of tijdens het schieten overboord is geslagen door een fuik.

VIS ALTIJD SAMEN MET IEMAND ANDERS, MAAR ALS U TOCH ALLEEN WILT VISSSEN, ZORG ER DAN IN ELK GEVAL VOOR DAT U ALLE VEILIGHEIDSMATREGELEN HEBT GETROFFEN.

Module V • Risicobeoordeling

1. INLEIDING
2. BASISCONCEPTEN
3. VIJF STAPPEN VOOR HET BEOORDELEN VAN DE RISICO'S OP UW VAARTUIG
4. VEILIGHEIDSBELEID VOOR DE VEILIGHEID VAN UW VAARTUIG
5. EEN RISICOBEOORDELING SCHRIJVEN
6. BEGELEIDING BIJ EEN MINIMALE RISICOBEOORDELING



RISICOBEOORDELING
Waarom is dit noodzakelijk?

Om werksituaties veilig te maken en te houden is het noodzakelijk om na te denken over de mogelijke gevaren of risico's en om te proberen deze te voorkomen of zich ertegen te beschermen. Dit wordt ook wel een risicobeoordeling genoemd. Mensen beoordelen eigenlijk voortdurend op informele wijze allerlei soorten risico's, wikken en wegen hun werk en maken allerlei keuzes. Een formele, schriftelijke risicobeoordeling is verplicht volgens de Europese Kaderrichtlijn en de verschillende landen hebben wetten aangenomen waardoor op alle werkplekken, inclusief in de visserij, risicobeoordelingen moeten worden uitgevoerd.

Wie is er verantwoordelijk voor de risicobeoordeling?

In een werksituatie met werknemers is de werkgever verantwoordelijk voor een veilige werkplek en voor de uitvoering van een risicobeoordeling om te controleren en na te gaan of de werkplek veilig is.

Wie is er verantwoordelijk voor de risicobeoordeling van uw vissersvaartuig?

In de visserij is de werkplek het vaartuig, en de schipper is vaak de werkgever. Indien de schipper niet de eigenaar van het vaartuig is, is het de verantwoordelijkheid van de reder om een risicobeoordeling uit te laten voeren. Aangezien de schipper verantwoordelijk is voor de exploitatie van het vaartuig is hij de meest geschikte persoon om de risicobeoordeling uit te voeren, maar de persoon die het beheer van het vaartuig controleert, d.w.z. de reder, is de eindverantwoordelijke.

Is een deelvisser een werknemer?

In veel gevallen werken vissers op een vaartuig en ontvangen zij een deel van de verdiensten van dat vaartuig. Volgens de nationale wetgeving van Europese Lidstaten kunnen zij met het oog op gezondheid en veiligheid als werknemers worden geclassificeerd. Ongeacht de classificatie volgens de nationale wetgeving is het een goede praktijk om hen met het oog op gezondheid en veiligheid als werknemer te beschouwen, en derhalve vallen zij onder alle aanwezige preventieve en beschermende maatregelen die worden genomen door de persoon/organisatie die het vaartuig in zijn beheer heeft. Die persoon/organisatie moet ervoor zorgen dat de risicobeoordeling wordt uitgevoerd.

Visser die alleen werkt (zelfstandig ondernemer)

Als u zelf de eigenaar bent van het vaartuig en er alleen op werkt, dan moet u zelf een risicobeoordeling uitvoeren. Als u het vaartuig echter voor iemand anders bestuurt die eigenaar is van het vaartuig, dan is die persoon verantwoordelijk voor uw werkplek en moet die persoon een risicobeoordeling uitvoeren.

We benadrukken nogmaals dat als het uw vaartuig is en u er alleen op werkt, een risicobeoordeling verplicht is voor uw eigen veiligheid en dat van iedereen die betrokken is bij het onderhoud of er simpelweg overheen loopt om naar een ander vaartuig te gaan. Als u alleen werkt, dan is het van groot belang dat u veiligheidsmaatregelen treft **(zie Module I, deel 18)**.



DE BASISBEGINSELEN VAN RISICOBEOORDELING

Risicobeoordelingen kunnen zowel ingewikkeld als eenvoudig en betekenisvol zijn, afhankelijk van de situatie. Vissen is gevaarlijk omdat op zee wordt gewerkt, maar een eenvoudige en begrijpelijke risicobeoordeling is voldoende. In een eenvoudige risicobeoordeling worden verschillende termen gebruikt, zoals hieronder beschreven.



GEVAAR

ALLES WAT SCHADE KAN BEROKKENEN

Nagenoeg alles kan als een gevaar worden beschouwd, maar met de nodige redelijkheid kunt u echte gevaren van de extremiteiten onderscheiden.

Dit kan zijn:

- een obstakel waar iemand over kan struikelen;
- een glad dek;
- het ontbreken van een handreling;
- een luik dat openstaat;
- de operator van de lier heeft geen zicht op de bemanningsleden die met de visuitrusting werken;
- de kans om overboord te vallen;
- omgaan met de vangst;
- slechte verlichting in de machinekamer;
- in slaap vallen tijdens besturing van het vaartuig;
- veel lawaai;
- onervaren bemanningslid;
- veel materieel op het dek.



RISICO

EEN COMBINATIE VAN HOE WAARSCHIJNLIJK HET IS DAT ER GEVOLGEN ZIJN EN HOE ERNSTIG DEZE ZIJN

Iets wat zeer ernstige gevolgen heeft en kan leiden tot permanent letsel of de dood, hoe klein de kans ook, is een veel ernstiger risico dan iets wat misschien kan gebeuren maar weinig tot geen gevolgen zou hebben. U moet zich bewust zijn van de ernstige risico's.

**GEVOLG****HOE KAN HET GEVAAR GEVOLGEN HEBBEN EN WIE KAN HIERMEE TE MAKEN KRIJGEN?**

De gevolgen kunnen heel divers zijn: uitglijden/struikelen/vallen kan tot slechts een kneuzing leiden, maar ook de dood tot gevolg hebben.

U moet nadenken over wat redelijkerwijs mogelijk is; als er iemand in de buurt van de lier struikelt, dan zou die persoon in de lier kunnen vallen.

Op een klein vissersvaartuig kan het voorkomen dat de gehele bemanning risico loopt, of alleen de persoon die op een bepaalde locatie werkt, zoals de technicus.

Een gevaar op het dek kan echter gevaarlijk zijn voor personen die het dek oversteken, waaronder bemanningsleden van andere vaartuigen.

**VEILIGHEIDSMATREGEL****HOE KUNT U HET RISICO TOT EEN MINIMUM BEPERKEN?**

Welke bescherming is er aanwezig? Dit kan zijn:

handreling;

bescherming;

beschermingsmiddelen;

instructies;

opleiding;

andere werkmethoden;

betere uitrusting;

professionele stabiliteitscontrole;

etc.

**VERDERE MAATREGELEN****MANIEREN WAAROP U DE OVERIGE RISICO'S WILT VERKLEINEN**

U hebt het gevaar inmiddels vastgesteld en hebt overlopen welke maatregelen (bescherming) er zijn genomen om dat gevaar te verkleinen of er tegen te beschermen. Nu moet u overwegen of er nog steeds een risico bestaat en of er nog verdere actie voor nodig is.

**RISICOBEOORDELING — DOEL**

De risicobeoordeling is bedoeld om ervoor te zorgen dat de werkplek veilig is voor alle betrokkenen.

3. VIJF STAPPEN VOOR HET BEOORDELEN VAN DE RISICO'S OP UW VAARTUIG

STAP 1

- Loop rond en maak een lijst van de gevaren op uw vaartuig.
- Overloop de risico's die in de verschillende hoofdstukken van deze gids worden vermeld.
- Betrek uw team bij het identificeren van de gevaren.

Er moet op ieders veiligheid worden gelet

Zoek naar de gevaren op uw vaartuig

STAP 2

- Overloop alle mogelijke gebeurtenissen.
- Denk aan de bemanningsleden die jong of onervaren zijn.

Is iemand zich niet bewust van het mogelijke gevaar dat een risico kan vormen?

Stel de gevolgen vast en bepaal wie er gewond kan raken en hoe

STAP 3

- Vermijd risico's; overweeg alle risico's die niet kunnen worden vermeden of voorkomen.
- Hanteer een goede praktijk en respecteer de erkende normen (bijv. nationale regelgeving).

Is er voldoende en redelijke bescherming aanwezig?

Overweeg het risico — zijn de huidige veiligheidsmaatregelen adequaat?

STAP 4

- Stel uw risicobeoordeling op en deel deze met alle bemanningsleden.
- Gebruik een simpel formulier en volg de structuur van deze gids.

Houd rekening met ernstige risico's, niet met onbelangrijke.

Noteer uw bevindingen!

STAP 5

- Herzie uw risicobeoordeling minstens eenmaal per jaar.
- Herzie de risicobeoordeling dringend indien: er veranderingen aan het vaartuig zijn aangebracht, er een nieuwe vismethode is aangenomen, of de bemanning is veranderd.
- Schrijf afzonderlijke risicobeoordelingen voor speciale categorieën (bijv. jonge personen, mensen met een handicap, zwangere vrouwen).

Hoe eerder u uw risicobeoordeling herziet, hoe beter!

Herzie uw risicobeoordeling en breng waar nodig wijzigingen aan

4. VEILIGHEIDSBELEID VOOR DE VEILIGHEID VAN UW VAARTUIG

VEILIGHEIDSBELEID

Het aannemen van een samenhangend, algemeen veiligheidsbeleid is niet alleen verplicht volgens de Europese wetgeving, maar het is ook een belangrijke preventieve veiligheidsmaatregel.

Het onderstaande dient als voorbeeld; het is belangrijk om zo'n document in te vullen zodat kan worden aangetoond dat het vaartuig streeft naar veiligheid en om vast te stellen wie verantwoordelijk is voor dit beleid.

VEILIGHEIDSBELEID — VOORBEELD

Verklaring gezondheid- en veiligheidsbeleid

Dit is de verklaring gezondheid- en veiligheidsbeleid van het vaartuig:

Onze algemene beleidsverklaring luidt als volgt:

een gepaste controle uitoefenen van de gezondheids- en veiligheidsrisico's die samenhangen met onze werkactiviteiten;
ons personeel/onze bemanning raadplegen over kwesties die invloed hebben op hun gezondheid en veiligheid;
veilige voorzieningen en uitrusting voorzien en onderhouden;
zorgen voor een veilige omgang met en gebruik van stoffen;
het personeel/de bemanning informeren, onderrichten en superviseren;
ervoor zorgen dat alle personeels-/ bemanningsleden in staat zijn om hun taken uit te voeren en hun adequate opleiding bieden;
ongevallen en oorzaken van werkgerelateerde aandoeningen voorkomen;
zorgen voor blijvend veilige en gezonde werkomstandigheden; en
dit beleid regelmatig controleren en herzien.

Handtekening:

Datum:

AANBEVELINGEN VOOR HET INVULLEN VAN HET FORMULIER

Vaststellen van gevaar: het is doorgaans het beste om samen met de bemanning over het vaartuig te lopen en de gevaarlijke gebieden op en rondom het vaartuig te bespreken.

Identificeren van risico's: elk gevaar is verbonden met minstens één risico, maar waarschijnlijk meerdere risico's. Het risico is de manier waarop het gevaar letsel/schade kan toebrengen aan de bemanning en het vaartuig.

Veiligheidsmaatregelen: risicobeoordelingen staan volledig in het teken van het beperken van risico's, en het invoeren van veiligheidsmaatregelen is toch wel het meest cruciale onderdeel.

De veiligheidsmaatregelen moeten in de volgende volgorde in acht worden genomen:

Bescherming: dit kan zowel fysiek als impliciet zijn. Een reling rondom een machine is bijvoorbeeld een fysieke bescherming en een gebied waar het voor de bemanning veilig is om te staan terwijl de uitrusting wordt ingehaald, een geïmpliceerde bescherming is.

Opleiding en procedures: bij deze risicobeheersingsmaatregel komt het erop aan dat iedereen veilig werkt en voldoende opleiding heeft. Onder dit punt kunt u checklists als een veiligheidsmaatregel overwegen.

Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM): kleding die wordt gedragen om de drager te beschermen zorgt er ook voor dat de uitrusting veiliger kan worden bediend. Een mooi voorbeeld daarvan zijn handschoenen om de handen warm te houden en iets goed te bedienen, en een veiligheidsbril zodat de drager kan blijven kijken naar de taak die wordt uitgevoerd.

Tekens: dit zijn niet alleen de tekens die u leest, het kan ook het schilderen van een deel van het dek in een felle kleur zijn zodat duidelijk is dat daar niemand mag staan. Een felgekleurde, duidelijk aangegeven afzetting op ooghoogte is lastiger te missen dan een donkere afzetting.

Paginanummer: gebruik het boek als referentiemateriaal om de aanbevolen veiligheidsmaatregelen te kiezen en vermeld het paginanummer in de gele kolom.

Voorzichtig: houd er rekening mee dat dit formulier en andere formulieren in deze gids geen definitieve, volledige aanpak vormen die moet worden gevolgd om uw risicobeoordeling uit te voeren. De formulieren kunnen u echter wel helpen bij het vaststellen van de risico's en het inschatten van de gevolgen. We raden u aan de formulieren te gebruiken en in te vullen; overeenkomstig uw specifieke behoeften.

INLEIDENDE NOOT

In dit deel vindt u een voorbeeld van een checklist en richtsnoeren voor een risicobeoordeling van uw vaartuig. Er worden zestien gebieden/taken/activiteiten als voorbeeld gebruikt (zie de onderstaande tabellen). Gebruik de checklist en richtsnoeren voor de risicobeoordeling van uw vaartuig en van uw beheer ervan.

Overweeg elk „Mogelijk gevaar” en zet er een „X” over als het niet van toepassing is.

Na voltooiing van een risicobeoordeling vinkt u het bijbehorende vakje af.

Een leeg vakje betekent dat de beoordeling nog moet worden uitgevoerd.

Houd er rekening mee dat u de situatie op uw vaartuig beoordeelt en dat de veiligheidsmaatregelen die in uw geval het meest gepast zijn, kunnen verschillen van de suggesties in deze gids.

GEBIED	TAAK	ACTIVITEIT
Vaartuig	Stuurhuis	Trawlen
Bemanning	Hutten/Kombuis	Fuiken
Crisisprocedures	Machinekamer	Netten/Lijnen/Jiggen
Aan en van boord gaan	Vangstverwerking	Slepen en boomkorvisserij
Kleding	Ontwarren en repareren van uitrusting	Werken op het vaartuig
Onderhoudswerkzaamheden		

RISICOBEOORDELING OP BASIS VAN DEZE GIDS

☐ Te beoordelen ☒ Reeds gedaan ☒ N.v.t.	GEVAAR	RISICO	VEILIGHEIDSMATREGELEN	PAGINANR.
☒	Aan boord en van boord van het vaartuig gaan	Verdrinken — in het water vallen Letsel — van een ladder vallen	Blijf altijd nuchter, zorg ervoor dat je samen met anderen werkt Meld defecte ladders/verlichting bij de havenautoriteit Werk in groepjes Gebruik een persoonlijke veiligheidsuitrusting/reddingsvest	37
☒	Geluid	Gehoorverlies, met doofheid als gevolg	Gebruik van gehoorbescherming Blootstellingstijd verkorten	54
☒	Schieten (fuiken)	Verdrinken — overboord gesleept worden Letsel — verstrikt in touw/geraakt door een fuik	Ontwikkel een veilige werkmethode Blijf uit de buurt van bewegende touwen Houd een mes bij de hand voor noodgevallen Gebruik een persoonlijke veiligheidsuitrusting/reddingsvest	76
☒	Lieren en sleeplijnen (sleep- en boomkorvisserij)	Letsel door pletten — in lier gesleept worden Snijwonden/scheuren — door gesplinterde/gerafelde sleeplijnen	Test de noodrem voor gebruik Test de communicatie tussen de bediening van de lier en het dek Controleer de sleeplijn op splinters/rafels Blijf uit de buurt	88

RISICOBEOORDELING OP BASIS VAN DEZE GIDS

☐ Te beoordelen ☒ Reeds gedaan ☒ N.v.t.	GEVAAR	RISICO	VEILIGHEIDS- MAATREGELEN	PAGINANR.
☐	Verlies van stabiliteit			31
☐	Algemene werkruimten			33
☐	De wacht houden			34
☐	Hutten en Kombuis			35
☐	Machinekamer/gesloten ruimten			36
☐	Aan en van boord van het vaartuig gaan			37
☐	Visreis			38
☐	Ontwarren en herstellen van uitrusting			39
☐	Onderhoudswerkzaamheden			40
☐	Strandoperaties			41
☐	Landingsoperaties			42
☐	Alleen werken			43

RISICOBEOORDELING OP BASIS VAN DEZE GIDS

☐ Te beoordelen ☒ Reeds gedaan ☒ N.v.t.	GEVAAR	RISICO	VEILIGHEIDS- MAATREGELEN	PAGINANR.
☐	Onverantwoordelijk gedrag			46
☐	Capaciteiten van de bemanning			47
☐	Zorgen en verantwoordelijkheden			48
☐	Jonge personen			49
☐	Taal- en cultuurproblemen			50
☐	Persoonlijk letsel			52
☐	Man overboord			53
☐	Lawaai			54
☐	Blootstelling aan zonlicht			57
☐	Blootstelling aan kou			58
☐	Slechte gezondheid			59
☐	Stress en vermoeidheid			60

RISICOBEOORDELING OP BASIS VAN DEZE GIDS

☐ Te beoordelen ☒ Reeds gedaan ☒ N.v.t.	GEVAAR	RISICO	VEILIGHEIDS- MAATREGELEN	PAGINANR.
☐	Persoonlijk letsel			61
☐	Uitgliden, struikelen en vallen			62
☐	De vangst binnenhalen			63
☐	De vangst verwerken			64
☐	Chemisch en biologisch			65
☐	Geschiktheid voor de dienst			66
☐	Letsel en ziekten			67
☐	(Trawlen) • Lieren, sleeplijnen • Gooiketringen			72
☐	(Trawlen) • Zakken hijsen • Nettentrommels etc.			73
☐	Fuiken • Model en systeem			75
☐	Fuiken • Schieten			76
☐	Fuiken • Inhalen			77

RISICOBEOORDELING OP BASIS VAN DEZE GIDS

☐ Te beoordelen ☒ Reeds gedaan ☒ N.v.t.	GEVAAR	RISICO	VEILIGHEIDS- MAATREGELEN	PAGINANR.
☐	Fuiken • Davitblok • Legen en aas			78
☐	Fuiken • Vangst opslaan			78
☐	Netten, Lijnen, Jiggen • Uitrusting opslaan • Stabiliteit			81
☐	Netten, Lijnen, Jiggen • Netten en lijnen schieten			82
☐	Netten, Lijnen, Jiggen • Inhalen			83
☐	Netten, Lijnen, Jiggen • Vis verwijderen • Aas aan de lijn			84
☐	Netten, Lijnen, Jiggen • Jiggen • Mechanische systemen			85
☐	Dreggen en boomkorhandelingen • Stabiliteit • Obstakels op de zeebodem			86
☐	Dreggen en boomkorhandelingen • Spoelen • Sleeplijnen			88
☐	Dreggen en boomkorhandelingen • Omgaan met de uitrusting			89
☐	Ringzegen • Extra boot			90
☐	Ringzegen • Hijsen • Spoelen, inhalers, kranen • Touwen en heftakel			92

RISICOBEOORDELING OP BASIS VAN DEZE GIDS

☐ Te beoordelen ☒ Reeds gedaan ☒ N.v.t.	GEVAAR	RISICO	VEILIGHEIDS- MAATREGELEN	PAGINANR.
☐	Ringzegen • Vangst opslaan			93
☐	Ringzegen • Stabiliteit vaartuig			93
☐	Ringzegen • Vrij bewegen op het vaartuig			93
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				
☐				

Module VI • **Aanvullende informatie**

- 1 • INDIVIDUEEL DRIJFMIDDEL
- 2 • STABILITEIT
- 3 • EHBO
- 4 • WERKUITRUSTING
- 5 • NOODOEFENINGEN



Module VI • Aanvullende informatie

1 • Individueel drijfmiddel

1.1. INLEIDING

1.2. WAT IS ER MOMENTEEL VERKRIJGBAAR?

1.2.1. VESTEN OF BODYWARMERS

1.2.2. WERKVESTEN

1.2.3. THERMISCHE PAKKEN MET DRIJFVERMOGEN

1.2.4. OPBLAASBARE REDDINGSVESTEN

1.2.5. REDDINGSVESTEN

1.2.6. OLIEPAKKEN

1.3. SLOTOVERWEGINGEN



**UW KANS OP
OVERLEVING**

1.1. INLEIDING

INDIVIDUEEL DRIJFMIDDEL

Kledingstuk of uitrusting dat/die, mits op de juiste wijze in het water gedragen of gebruikt, de gebruiker een bepaald drijfvermogen biedt om zijn/haar overlevingskansen te vergroten. Deze term wordt heel vaak gebruikt. Het mag echter niet worden verward met een reddingsvest. Een reddingsvest is namelijk ontworpen om het gezicht van een bewusteloze persoon boven water te houden.

DRIJFVERMOGEN

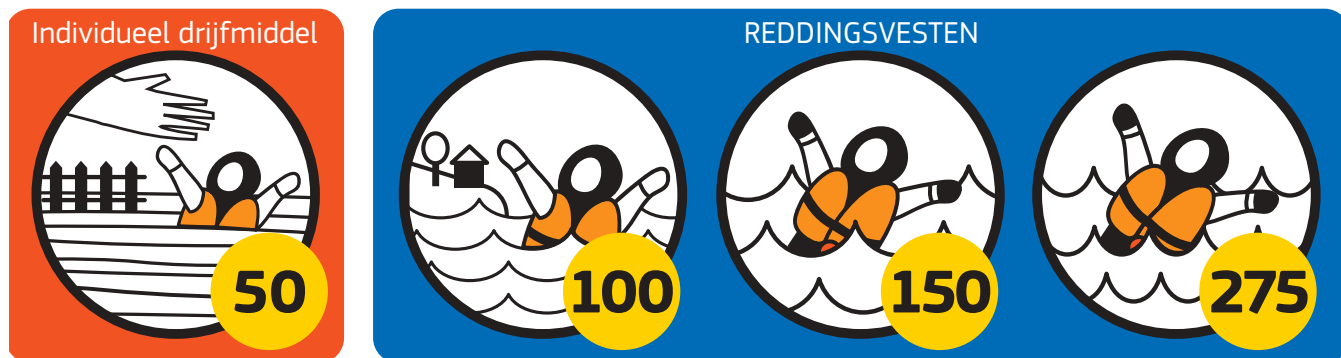
Het drijfvermogen wordt gemeten in Newton (N) en specificeert het vermogen van een reddingsvest om een persoon drijvend te houden. 10 Newton staat gelijk aan circa 1 kilogram drijfvermogen.

Drijfvermogen wordt bereikt op twee manieren:

1. **Inherent drijfvermogen**, bereikt door het gebruik van drijvende materialen zoals gesloten celschuim in de voering van een kledingstuk. De hoeveelheid drijfvermogen is afhankelijk van het volume van het schuim. Om een goed drijfvermogen te bereiken, moet er dus een groot volume aanwezig zijn, en dat zou leiden tot een enorm lomp kledingstuk. Voorwerpen met inherent drijfvermogen bieden vaak 5080 N aan drijfvermogen, maar ze zijn wel super betrouwbaar.
2. **Opblaasbaar drijfvermogen**, bereikt door iets op te blazen, doorgaans door middel van een kleine cilinder koolstofdioxidegas (CO_2). Men kan met de hand opblazen door aan een trekkoord te trekken of automatisch als het voorwerp in aanraking komt met water. De uitrusting kan ook worden opgeblazen door in een mondstuk te blazen. Opblaasbare middelen kunnen veel drijfvermogen bieden, maar ze moeten wel regelmatig worden gecontroleerd en onderhouden om betrouwbaar te zijn.

Er zijn vier Europese normen voor individuele drijfmiddelen, die allemaal van een CE-markering moeten zijn voorzien (EN393399). Deze normen zijn onlangs vervangen door de Internationale Organisatie voor normalisatie (International Standards Organisation — ISO) en zijn nu bekend als ISO 12402. Op de onderstaande afbeelding staat het symbool en een samenvatting van de categorieën voor het drijfvermogen.

VI-1. Drijfvermoggenniveaus voor individuele drijfmiddelen (aangepast volgens RNLI)



Voor competente zwemmers in de nabijheid van een zandbank of de kust, of met hulp in de buurt. Neemt weinig ruimte in beslag, maar van beperkt nut op ruwe zee. Kan de gebruiker niet gedurende langere tijd in veiligheid houden. Onvoldoende drijfvermogen om personen te beschermen die zichzelf niet kunnen helpen. Vereist actieve deelname van de gebruiker en kan een persoon die met het gezicht in het water ligt waarschijnlijk niet omdraaien.

Aanbevolen voor personen in beschut en rustig water. Het drijfvermogen ervan is niet altijd voldoende om een persoon te beschermen die zichzelf niet kan helpen en het kan een bewusteloze persoon niet op de rug rollen, vooral niet als die zware kleding draagt.

Voor algemeen gebruik buiten de kust en op ruwe zee. Draait een bewusteloze persoon in een veilige houding en vereist geen verdere actie van de gebruiker om deze positie te behouden.

Voornamelijk voor gebruik buiten de kust, door mensen die veel gewicht met zich meedragen en daardoor extra drijfvermogen nodig hebben. Ook voor personen die kleding dragen waarin lucht vast komt te zitten, wat een nadelig effect kan hebben op de mogelijkheid van het reddingsvest om de persoon om te draaien in zee. Ontworpen om de gebruiker te laten drijven met de neus en de mond boven water.

1.2. WAT IS ER MOMENTEEL VERKRIJGBAAR?

Er zijn veel producten verkrijgbaar die kunnen worden beschouwd als individueel drijfmiddel. Ze hebben allemaal zo hun voor- en nadelen en deze moeten goed worden overwogen om het reddingsvest te kiezen dat het beste bij uw verkeisen past.

1.2.1. VESTEN OF BODYWARMERS

Deze zijn vaak favoriet onder vissers omdat ze gemakkelijk te dragen zijn, comfortabel aanvoelen en eruit zien als reguliere kleding. Ze hebben een voering met drijfvermogen die 50-70 N drijfvermogen biedt, wat voldoende is om u te laten drijven, maar wat er niet voor zal zorgen dat uw gezicht boven water blijft als u bewusteloos raakt. De vesten of bodywarmers zijn doorgaans voorzien van een ritssluiting en goede, grote zakken. Vaak is de prijs redelijk. Veel schippers vinden ze ideaal om te dragen in de stuurhut, maar bemanningsleden op het dek vinden ze vaak te warm om in te werken als het mooi weer is.

1.2.2. WERKVESTEN

Dit zijn algemene, industriële werkvesten die zijn ontworpen voor situaties waarin personen moeten werken op een plek waar zij het risico lopen in het water te vallen. Er wordt vaak stevig schuim gebruikt om een drijfvermogenvak te vormen aan de voorkant van de borst. Dit levert vaak tot 100 N drijfvermogen. Werkvesten zijn vaak goedkoop in aanschaf, maar wel vaak te grof en te belemmerend voor voortdurend werken op een vissersvaartuig.

1.2.3. THERMISCHE PAKKEN MET DRIJFVERMOGEN

Deze pakken hebben een groot voordeel dat veel andere producten niet hebben, namelijk dat ze thermische bescherming bieden. Dit leidt tot een grotere kans op overleving en beschermt tegen „koudeschok” als men plotseling in koud water valt. De pakken zijn gemaakt van zware, stevige stof met een gesloten voering met schuim die tot 50-80 N drijfvermogen biedt. Het klittenband sluit af aan de manchetten en de enkels zodat er geen koud water in kan stromen. De pakken hebben een thermisch gevoerde capuchon en vaak is er een reflecterende band op de capuchon, schouders en manchetten geplaatst.

In het water bieden deze pakken goede ondersteuning, de drager drijft horizontaal. Zwemmen gaat eenvoudig en het is ook gemakkelijk om een positie in het water aan te nemen waarbij de mond boven water is, zelfs als de zee wat ruwer is. Als de drager bewusteloos raakt, drijven ze echter „met het gezicht omhoog” of „met het gezicht omlaag”. Daarom wordt aanbevolen dat de pakken in combinatie met een opblaasbaar reddingsvest worden gedragen om er zeker van te zijn dat de drager „met het gezicht omhoog” wordt gedraaid en omdat het reddingsvest ook het drijfvermogen van het pak moet dragen, wordt een groot reddingsvest met een drijfvermogen van 275 N aanbevolen.

Vissers dragen deze pakken vaak in koude omgevingen, daar zijn ze ideaal voor. Bij warm weer zijn ze te warm om in te werken.

1.2.4. OPBLAASBARE REDDINGSVESTEN

Wat moet u weten?

Dit zijn producten die de meeste vissers over hun kleding heen dragen en die zij als licht beschouwen, zodat ze hun bewegingen niet beperken. Er zijn echter veel aspecten waarmee u rekening moet houden als u een product kiest dat bij uw omstandigheden past.

Drijfvermogen: 150 N (ISO12402-3:2006) wordt doorgaans als voldoende beschouwd voor de gemiddelde volwassene voor situaties buiten de kust. 275 N (ISO12402-2:2006) is nodig als er zware, beschermende kleding wordt gedragen of als men gereedschap draagt. Een dergelijk groot drijfvermogen is nodig om ervoor te zorgen dat een bewusteloze persoon die een thermisch pak met drijfvermogen draagt „met het gezicht omhoog” in het water wordt gedraaid.

Enkele kamer of dubbele kamer: de meeste opblaasbare reddingsvesten bestaan uit twee kamers, met twee cilinders en mechanismen die voldoen aan de SOLAS-eisen, of uit één kamer met slechts één cilinder en mechanisme. Als het reddingsvest het enige reddingsvest is van een persoon op een vaartuig, kan de regelgeving verplichten dat dit een vest is met twee kamers en voldoet aan de SOLAS-eisen (dit hoeft niet het geval te zijn op vaartuigen kleiner dan 12 meter). Als het opblaasbare reddingsvest wordt gedragen naast een reddingsvest voor situaties waarbij het schip moet worden verlaten, bijvoorbeeld een reddingsvest voor gebruik als individueel drijfmiddel, dan is een reddingsvest met één kamer ook afdoende.

Reddingsvesten met twee kamers zijn vrij duur en de meeste vissers vinden het efficiënter om een goedkoper, SOLAS-goedgekeurd reddingsvest met inherent drijfvermogen te hebben voor als zij het schip moeten verlaten in combinatie met een reddingsvest met één kamer voor gebruik als individueel drijfmiddel.

Automatisch of handmatig: de meeste vissers willen een reddingsvest dat automatisch opgeblazen wordt als zij in het water vallen. Automatische reddingsvesten hebben altijd ook een handmatige activatie achter de hand, zoals een mondstuk waarmee het reddingsvest kan worden opgeblazen. Het is echter ook mogelijk om een „handmatig” reddingsvest te nemen dat volledig manueel moet worden geactiveerd, door bijvoorbeeld aan een trekkoord te trekken.

Door deze handmatige activatie wordt het reddingsvest niet per ongeluk geactiveerd door een vochtige omgeving en hoeft men zich geen zorgen te maken dat het reddingsvest op het verkeerde moment automatisch wordt opgeblazen, bijvoorbeeld als de drager zich uit een zinkend vaartuig probeert te werken. Aan de andere kant werkt de handmatige activatie niet als u bewusteloos bent!

Oplosbare of hydrostatische mechanismen: de meeste automatische reddingsvesten worden geactiveerd zodra een oplosbare tablet (zout) oplost bij contact met water, waardoor een veerstoter de gascilinder doorboort en het reddingsvest wordt opgeblazen. Dit type mechanisme kan ongewenst worden geactiveerd als het reddingsvest continu in vochtige omstandigheden ligt zonder dat het wordt opgehangen om te drogen.

Hydrostatische mechanismen zijn daarentegen niet onderhevig aan vocht. Zij worden geactiveerd door het drukverschil wanneer ze in water wordt ondergedompeld. In de meeste producten die verkrijgbaar zijn worden oplosbare mechanismen gebruikt. Deze kunnen eenvoudig worden gecontroleerd en onderhouden door de vissers zelf. Hydrostatische mechanismen zijn moeilijk aan te brengen en moeten door de fabrikant worden onderhouden.

Hoezen: zijn bevestigd met drukknoppen, klittenband of ritsen. De hoezen moeten stevig zijn en bescherming bieden, maar tegelijk ook flexibel genoeg om ervoor te zorgen dat het reddingsvest draagcomfort biedt. In de visserij is de mogelijkheid om de hoezen schoon te houden een belangrijke overweging.

Riemen: als de riem van het reddingsvest niet stevig rondom de drager is bevestigd, zal het reddingsvest loskomen van de schouders zodra het in het water komt. De riem moet gebruiksvriendelijk en efficiënt zijn om ervoor te zorgen dat de riem niet te los zit.

Kruisriem: om te voorkomen dat het reddingsvest boven de schouders gaat drijven en niet de mond van de drager boven water houdt, kan de fabrikant een kruisriem meeleveren. Deze kruisriem wordt aanbevolen voor gebruik in combinatie met korte (hoge) reddingsvesten waarbij de riem boven het middel zit, zodat deze gemakkelijker naar boven schuift.

Cilinder en mechanisme: een mogelijk probleem met opblaasbare reddingsvesten is dat de gascilinder los zit en het reddingsvest daardoor niet of slechts gedeeltelijk opblaast. Daarom moet regelmatig worden gecontroleerd of het mechanisme stevig vast zit. Om dit probleem aan te pakken draaien sommige fabrikanten de cilinder aan tot een verplichte torsie, sommige plaatsen een cilinder met bajonetsluiting en anderen plaatsen een transparant scherm in de hoes zodat de cilinder en het mechanisme goed zichtbaar zijn.

De fysieke activiteit die gepaard gaat met vissen stelt reddingsvesten behoorlijk op de proef en vissers moeten beseffen dat gascilinders los kunnen raken en dat ze hun reddingsvest regelmatig moeten controleren.

Onderhoud: fabrikanten raden een jaarlijkse zorgvuldige controle en onderhoud door de fabrikant zelf aan. Er is echter geen reden waarom een opblaasbaar reddingsvest dat als reddingsvest wordt gedragen, niet door de visser zelf kan worden onderhouden volgens de instructies van de fabrikant. Als het reddingsvest per ongeluk wordt opgeblazen, dan moet u hem wel zelf weer kunnen inpakken. Als u het reddingsvest bij de leverancier koopt, koop dan in elk geval een vervangset. Zo'n set bevat een vervangende gascilinder, een nieuwe oplosbare pil en allerlei andere zaken die nodig zijn om het reddingsvest weer bruikbaar te maken nadat het opgeblazen is geweest. Hydrostatische reddingsvesten zijn een ander geval en moeten voor onderhoud naar de fabrikant worden gestuurd.

1.2.5. REDDINGSVESTEN

Waar moet u op letten

Comfort: voelt het comfortabel aan tijdens het werk? Trek het reddingsvest eens aan om te kijken hoe het aanvoelt. Wrijving in de nek is vaak een probleem. U kunt een T-shirt met kraag dragen om dit te voorkomen. Een ander mogelijk probleem is dat de cilinder en het mechanisme in uw borst drukken als u bukt of vooroverbuigt.

Gesp van de riem: ga na hoe gemakkelijk het is om de gesp van de riem vast te maken. Veel reddingsvesten hebben een lusriem, maar deze zijn lastig vast te maken met koude handen en vaak moet de riem weer worden aangespannen nadat deze is dichtgemaakt. Het knipslot of de kliksluiting zijn gemakkelijker en sneller, waardoor de riem niet verder hoeft te worden aangespannen. Controleer hoe goed de gesp en de verstelvoorziening zich aan de riem vastgrijpen; de riem mag namelijk niet losraken en dat is vaak een probleem.

Uitstekende punten: zoek naar een reddingsvest met een plat profiel dat nauw aansluit en dat niet te ver onder de riem uitsteekt. Het grootste uitstekende punt is vaak de trekknop of de trekstaaf waarmee het handmatig opblazen wordt geactiveerd. Deze bevindt zich vaak onderaan. Bij automatisch opblazen is het vaak prima om de trekknop voor handmatig opblazen in de bekleding te stoppen door het klittenband uit elkaar te trekken, of onderaan de rits. Natuurlijk moet u de bekleding nog wel open kunnen doen om bij de trekknop te komen als het automatisch opblazen zou mislukken, maar dat is erg onwaarschijnlijk.

Sluitingen: de bekleding moet met klittenband, ritsen of drukknoppen worden dichtgemaakt. Klittenband werkt erg goed, maar zodra er fijn zand, vuil enzovoort tussen zit, het lang niet meer zo effectief en kan de bekleding telkens weer opengaan. Ritsen en drukknoppen zijn wellicht het best wanneer het reddingsvest vaak vuil zal worden.

Reiniging: schoongeveegde bekleding is essentieel voor de meeste visserijactiviteiten.

Duurzaamheid: lichte reddingsvesten met fragiele bekleding zal hevige slijtage tijdens het werk niet aankunnen aangezien de bekleding snel scheurt en het opgeblazen gedeelte beschadigd raakt. Voor zware fysieke werkzaamheden dient in elk geval het onderste deel van het reddingsvest te worden versterkt. Ook kan een kort, compact reddingsvest worden gedragen dat tijdens het dragen niet in de buurt komt van de fuik.

Lampje en fluitje: volgens SOLAS goedgekeurde reddingsvesten zijn voorzien van een lampje en een fluitje. Een individueel drijfmiddel hoeft niet aan de SOLAS-eisen te voldoen, maar er wordt wel ten zeerste aanbevolen om een lampje en een fluitje te plaatsen.

1.2.6. OLIEPAKKEN

Met geïntegreerd reddingsvest

Er zijn speciale oliepakken als bovenstuk met uitzetplooï verkrijgbaar. Ook bestaan er jasachtige bovenstukken die met drukknoppen kunnen worden gesloten. Die knopen kunnen opengaan om een opgeblazen reddingsvest de ruimte te geven. In één product, waarover veel vissers bij tests lovend zijn, zijn de bretels van de broek van het oliepak door een opblaasbaar reddingsvest vervangen.

Het reddingsvest is geïntegreerd in een breed, plat segment en voelt comfortabel aan de schouders van de drager. Het pak kan worden aangepast met banden aan het borststuk. De broek dient hier als effectieve kruisband van het reddingsvest zodra men in het water valt. Het reddingsvest en de broek van het oliepak zijn apart verkrijgbaar. Als de broek dus beschadigd raakt, kan het reddingsvest worden gebruikt met een nieuwe broek.

1.3. SLOTOVERWEGINGEN

Welk product vissers ook besluiten te dragen, zij zullen nooit helemaal onbeperkt zijn in de beweging en altijd een of meer moeilijkheden ervaren. Alle producten zullen wellicht wrijven in de nek, waardoor een T-shirt met kraag moet worden gedragen om de nek te beschermen. Vissers kunnen ook bij warm weer verdrinken. Wanneer vissers verdrinken, is het weer meestal zelfs kalm.

Het dragen van een individueel drijfmiddel kost moeite, maar met doorzettingsvermogen wordt het uw tweede natuur en zal het niet langer als een probleem aanvoelen. Maak een zorgvuldige keuze uit de verkrijgbare producten om iets te vinden dat bij uw visserijactiviteiten past. Pas het indien mogelijk een keer in combinatie met een oliepak voordat u het daadwerkelijk aanschaft.

Opblaasbare reddingsvesten zijn geen artikelen om te kopen en daarna te „vergeten”. U moet ze ophangen om te drogen na gebruik en u moet ze regelmatig controleren op schade en onder meer nakijken of de gascilinder niet los is geraakt.

Als u een opblaasbaar reddingsvest koopt, koop er dan ook een herlaadset bij om het opnieuw gebruiksklaar te kunnen maken wanneer het wordt opgeblazen. De trekstaaf kan ergens blijven haken en er kan vocht in het mechanisme terechtkomen (hydrostatische reddingsvesten zijn niet onderhevig aan vocht, maar zullen wel opnieuw gebruiksklaar moeten worden gemaakt door de fabrikant als de trekstaaf is afgebroken).

U moet er rekening mee houden dat een product dat dagelijks wordt gebruikt tijdens het werken op een vissersboot, het geen eeuwigheid volhoudt. Inspecteer uw reddingsvest altijd op slijtage voordat u het gebruikt en zorg ervoor dat een erkend persoon voor jaarlijks onderhoud zorgt.

Module VI • Aanvullende informatie

2 • Stabiliteit

2.1. INLEIDING

2.2. STABILITEITSRISICO'S

2.2.1. HET VAARTUIG WIJZIGEN OF NIEUWE UITRUSTING
PLAATSEN

2.2.2. OVERLADING

2.2.3. HET BINNENDRINGEN VAN WATER EN OVERSTROMING

2.2.4. VISSSEN MET EEN TRAWLER OF SLEEPBOOT

2.2.5. DE VANGST OF HET VISTUIG LICHTEN

2.3. VIER STAPPEN OM DE STABILITEIT VAN UW VAARTUIG TE BEOORDELEN



**OVERBELAST
NOOIT**

2.1. INLEIDING

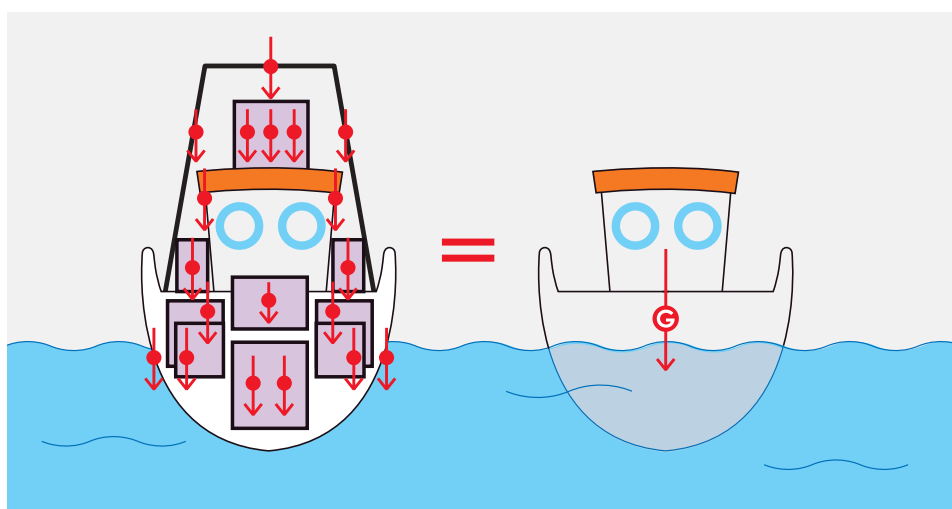
STABILITEIT

De stabiliteit is het vermogen van een vaartuig om weer rechtop in het water te komen.

Een goed begrip van de factoren die de stabiliteit verminderen, is van cruciaal belang om de juiste beslissingen te nemen en de juiste actie te ondernemen om uw vaartuig op zee te besturen.

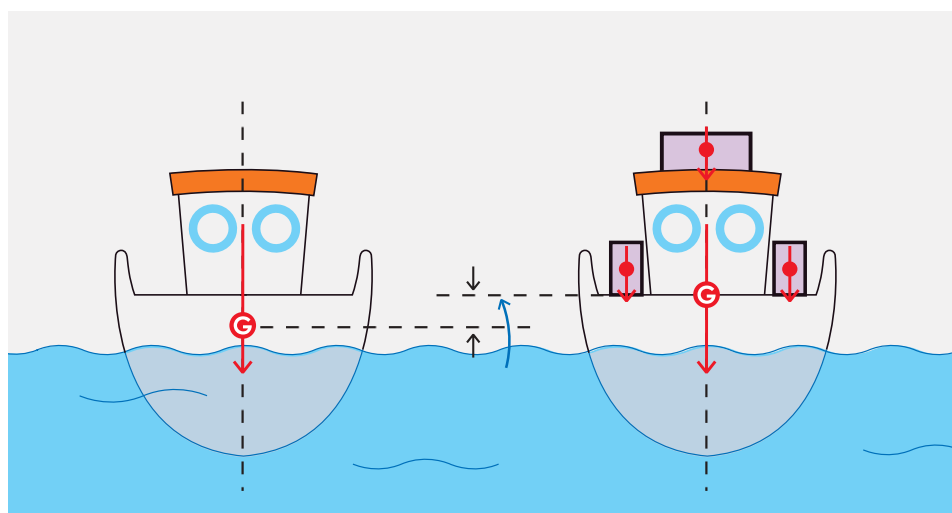
HET ZWAARTEPUNT (G)

Dit is het punt waarop het gehele gewicht van het vaartuig verticaal naar beneden werkt. Hoe lager dit punt, hoe stabiel het vaartuig is.



VI-2. Het „zwaartepunt?” visualiseren

Het zwaartepunt verandert naargelang de lading op het vaartuig. Een zware lading die hoog op het dek is opgestapeld, leidt tot een hoger zwaartepunt en een minder stabiel vaartuig. Een lading onder het dek zorgt voor een betere stabiliteit. Het zwaartepunt verplaatst zich in de richting van toegevoegd gewicht, weg van verwijderd gewicht en parallel aan verplaatst gewicht.

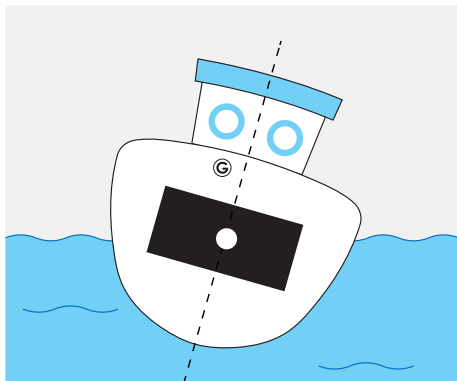


VI-3. Waardoor wijzigt het „zwaartepunt”

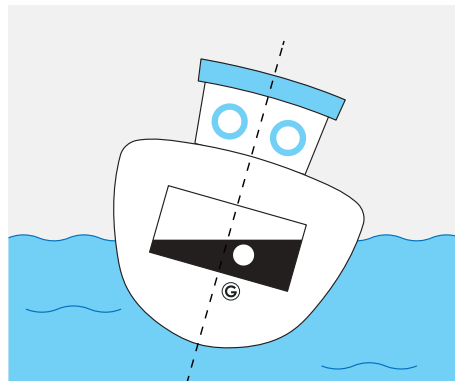
EFFECT VAN DE VRIJE OPPERVlakKEN

Doet zich voor als vloeistoffen meebewegen met het vaartuig, wat leidt tot een gewijzigd zwaartepunt. Dit heeft een grote invloed op de stabiliteit.

Als een tank of container gevuld is, zal de inhoud niet met het vaartuig meebewegen en verandert het zwaartepunt van het vaartuig niet. Bij een gedeeltelijk gevulde tank of container beweegt de inhoud wel mee met de beweging van het vaartuig en wordt het zwaartepunt gewijzigd, wat leidt tot een verminderde stabiliteit. Brandstoftanks bevatten scheidingswanden zodat het effect van de vrije oppervlakken minder groot is.

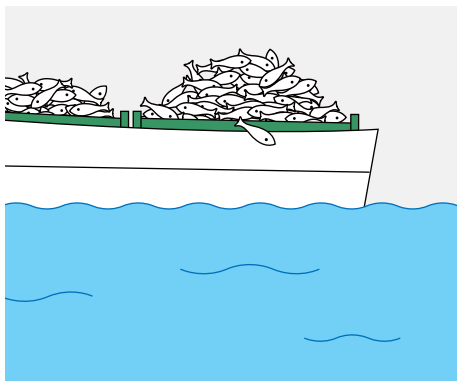


VI-4 Volle tank: het zwaartepunt ligt vast als het vaartuig schommelt (volgens Transport Canada, 3/2003 aangepast)



VI-5 Gedeeltelijk gevulde tank: het zwaartepunt verplaatst zich opzij als het vaartuig schommelt (volgens Transport Canada, 3/2003 aangepast)

Vis kan vrij bewegen en het effect van de vrije oppervlakken doet zich voor als er een groot volume vis aanwezig is op het dek of in het visruim. Het is van groot belang om de vis in kisten op te slaan of om scheidingswanden te gebruiken zodat de vis niet vrij kan bewegen en zodat de stabiliteit van het vaartuig niet in het gedrang wordt gebracht.



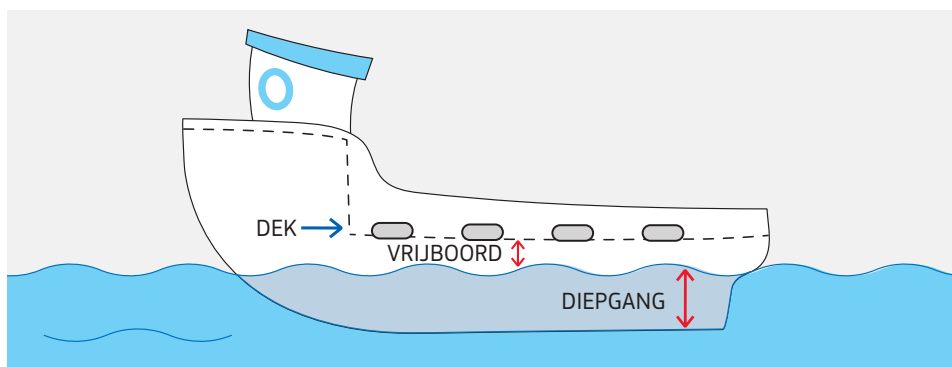
VI-6 Vis in bulk verplaatst zich, wat leidt tot het effect van de vrije oppervlakken (volgens Transport Canada, 3/2003 aangepast)



VI-7 Water stroomt op het dek, wat leidt tot het effect van de vrije oppervlakken (volgens Transport Canada, 3/2003 aangepast)

VRIJBOORD

Dit is de verticale afstand tussen de waterlijn en het werkdek van het vaartuig.



VI-8 Illustratie vrijboord en diepgang (volgens FAO, Document 517 aangepast)

2.2. STABILITEITSRISICO'S

2.2.1. HET VAARTUIG WIJZIGEN OF NIEUWE UITRUSTING PLAATSEN

Het vaartuig wijzigen door grote, zware voorwerpen te plaatsen, zorgt ervoor dat het zwaartepunt hoger wordt en dat de stabiliteit van uw vaartuig minder goed wordt.

Als u een nieuwe brug of schuilgelegenheid, nettentrommel, power block of kraan wilt plaatsen, moet u eerst contact opnemen met een erkend persoon of scheepsbouwkundig ingenieur. Alleen zij kunnen de impact beoordelen die een dergelijke constructie bovendecks heeft op het vrijboord van het vaartuig. Zij kunnen u advies verlenen over de vraag of aanpassingen moeten worden doorgevoerd of nieuwe stabiliteitsberekeningen moeten worden gedaan.

Houd er tevens rekening mee dat het langzaam ophopen van voorraden en uitrusting ook zorgt voor extra gewicht van uw vaartuig. Houd dus regelmatig een grote schoonmaak en controleer waar zware voorwerpen worden opgeslagen.

Houd het gewicht zo laag mogelijk.

2.2.2. OVERLADING

Vissersvaartuigen worden vaak overbelast doordat er te veel vangst in het ruim wordt bewaard of extra vis op het dek. Beide omstandigheden beperken de stabiliteit en vergroten het risico dat het vaartuig kapseist.

Bereken hoeveel vangst u veilig kunt meenemen en houd rekening met heel ruime veiligheidsmarges voor slecht weer of afnemende brandstof, zodat u altijd veilig thuis kunt komen. Als u een stabiliteitsboek hebt, bekijk de laadomstandigheden dan die zijn berekend voor specifieke hoeveelheden brandstof, voorraad en vangst.

Er moet zo weinig mogelijk op het dek worden opgeslagen en alles moet altijd stevig worden bevestigd om schuiven te voorkomen. Als u fuiken of netten naar een nieuw, verder gelegen gebied wilt brengen, is het bij vissen met staand vistuig steeds verleidelijk om uitrusting hoog op te stapelen, zodat u zo veel mogelijk mee kunt nemen.

2.2.3. HET BINNENDRINGEN VAN WATER EN OVERSTROMING

Als de zee ruw is kan een golf op het dek vele tonnen water op het vaartuig slaan, wat leidt tot het effect van de vrije oppervlakken. Het is daarom van groot belang dat het water altijd zo snel mogelijk van het dek wordt verwijderd. Waterloospoorten (spuigaten) spelen een grote rol bij het verwijderen van binnengekregen water en verkleinen van risico op kapseizen.

Een andere overstromingssituatie kan ontstaan via kleppen en leidingen in de machinekamer of door overstromend water dat langs luiken, deuren en ventilatiegaten naar beneden stroomt.

Enkele maatregelen om dit gevaar te verkleinen zijn:

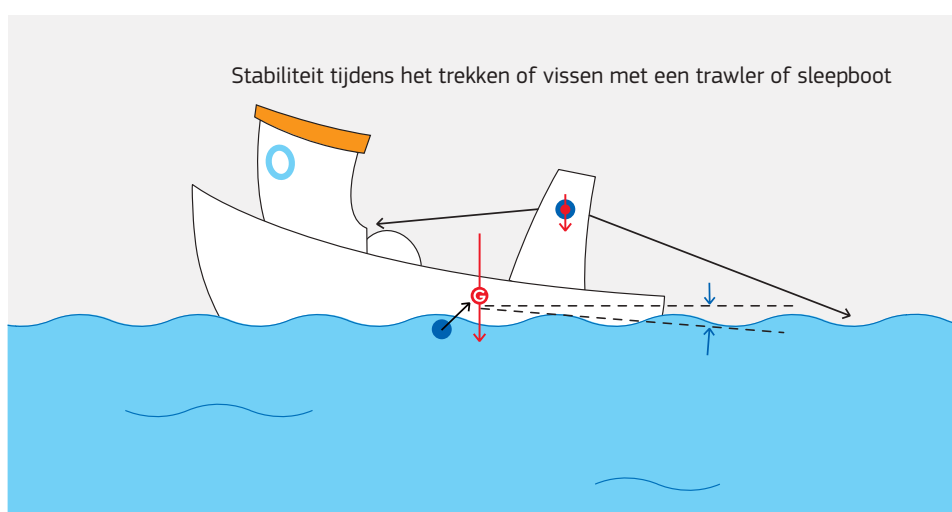
- Vermijd omstandigheden waarbij volgzee of brekende golven ertoe kunnen leiden dat het dek onder water komt te staan.
- Houd waterloospoorten altijd open en vrij van obstakels.
- Beperk al het ruimwater en gesmolten ijs tot een minimum.
- Check bilgealarmen en -pompen voor elke reis.
- Houd luiken en deuren gesloten en vrij van leidingen, kabels en obstakels.



VI-9. Soorten zee

2.2.4. VISSEN MET EEN TRAWLER OF SLEEPBOOT

Bij het vissen met een trawler of sleepboot moet zware uitrusting worden opgetild. Dit moet heel voorzichtig gebeuren, aangezien de spanning op de sleeplijnen tijdens het vissen met een trawler of sleepboot het vrijboord drastisch kan verkleinen en het zwaartepunt hierdoor kan verhogen.

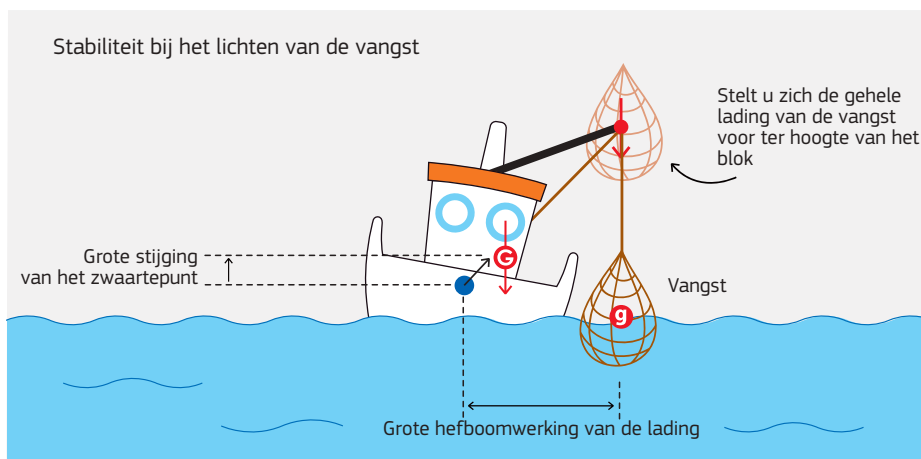


VI-10. Het inhalen van de sleeplijnen heeft invloed op de stabiliteit

2.2.5. DE VANGST OF HET VISTUIG LICHTEN

Het lichten van het vistuig of de vangst kan de stabiliteit ernstig verminderen. Denk eraan dat wanneer u hijst vanaf een bok, zodra een voorwerp uit het water is getild, het volle gewicht van dit voorwerp kracht uitoefent vanaf het blok boven aan de bok. Hierdoor werkt het gewicht van heel hoog en verschuift het zwaartepunt naar de zijkant van het vaartuig, waardoor het vaartuig gaat overhellen.

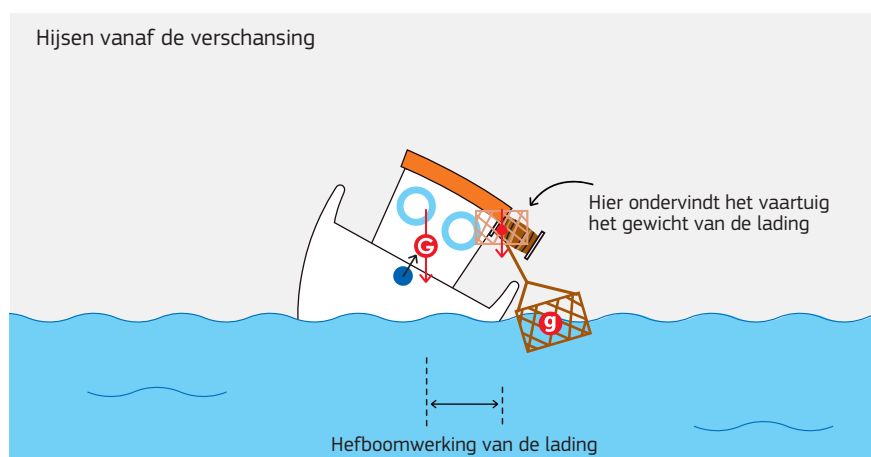
Voordat u gaat hijsen, moet u goed nadenken over de staat van uw vaartuig, het soort zee en hoe veel u gaat hijsen.



VI-11. Hijsen vanaf de bok



VI-12. Hijsen vanaf een brug op de achtersteven



VI-13. Hijsen van opzij

2.3. VIER STAPPEN OM DE STABILITEIT VAN UW VAARTUIG TE BEOORDELEN

STAP 1

Overweeg elke factor die mogelijk kan bijdragen aan een incident door gebrek aan stabiliteit, zoals:

- waterdichtheid;
- vrije oppervlakken;
- vrijboord;
- lading;
- visserijactiviteiten;
- andere.

STAP 2

Verzamel alle technische gegevens van het vaartuig die beschikbaar zijn, zoals:

- lijnenplan;
- algemene overzichtstekening;
- stabiliteitsboek;
- gegevens van aangebrachte wijzigingen;
- gegevens vaartuigregistratie;
- capaciteit van het visruim, de brandstoftanks, de watertanks;
- geplaatste ballast.

Als er geen stabiliteitsboek beschikbaar is, dient u een scheepsbouwkundig ingenieur te raadplegen die alle beschikbare informatie kan gebruiken om de stabiliteit van het vaartuig te berekenen. Als de beschikbare informatie onvoldoende is, kan de scheepsbouwkundig ingenieur een „hellingproef” uitvoeren om de stabiliteit van het vaartuig te beoordelen.

STAP 3

Zet de belangrijkste punten van bezorgdheid die op uw vaartuig van toepassing zijn op een rijtje:

- **Waterdichtheid/overstromingspunten:** welke delen van uw vaartuig zijn doorslaggevend en hoe zou hier water kunnen binnendringen (bijvoorbeeld deuren, luiken, ventilatieopeningen, dakramen, ventilatiegaten via huiddoorvoeren enzovoort)? Welke procedures en welk onderhoud kunt u uitvoeren om te voorkomen dat er water binnendringt?
- **Vrije oppervlakken:** waar op uw vaartuig zouden vrije oppervlakken een probleem kunnen vormen (bijvoorbeeld water dat niet weg kan van het dek, vis in bulk op het dek, water in het ruim, brandstoftanks)?
- **Vrijboord:** welke factoren kunnen het vrijboord van het vaartuig kleiner maken en zijn er beperkingen van de technische gegevens over het vrijboord (denk bijvoorbeeld na over het vrijboord aan de achtersteven, midscheeps en aan de boeg, en let op het minimale niveau)?
- **Lading:** staan er laadbepalingen bij de beschikbare stabiliteitsgegevens? Zijn de locaties gespecificeerd voor het opslaan van vistuig? De lading op het vaartuig, ongeacht of dit meegenomen vistuig, brandstof, voorraad of gevangen vis betreft, mag het minimale vrijboordniveau nooit overschrijden.
- **Visserijactiviteiten:** overweeg welke activiteiten tijdens het vissen een groot effect hebben op de stabiliteit van het vaartuig en zet eventuele procedures en activiteiten die nadelige effecten beperken op een rijtje.

STAP 4

Maak een checklist met de belangrijke factoren met betrekking tot uw vaartuig als geheugensteuntje voor de acties en controles die moeten worden uitgevoerd om de stabiliteit van het vaartuig te verzekeren.

Plaats in de onderstaande kolom de punten die u in stap 2 en 3 belangrijk vond. Noteer bij de procedures eventuele instructies die gevolgd moeten worden met betrekking tot elk punt. Geef werkzaamheden of controles aan die regelmatig moeten worden uitgevoerd. Gebruik de checklist (onderstaande tabel) als geheugensteuntje voor iedereen zodat de maatregelen die moeten worden genomen voor de stabiliteit van het vaartuig niet worden vergeten.

BELANGRIJKE FACTOREN	PROCEDURES		
	Vóór de reis	Stomen	Vissen
Waterdichtheid			
Vrije oppervlakken			
Vrijboord			
Lading			
Visserijactiviteiten			

Voorbeelden van scenario's die overwogen moeten worden zijn onder meer:

- a) de haven verlaten met een volle brandstoftank en voorraad, maar zonder vis;
- b) op de visgronden zijn met volledige vangst;
- c) terugkeren met grote/kleine vangst en weinig brandstof of voorraad;
- d) andere reële omstandigheden van de activiteiten (bijvoorbeeld visserijactiviteiten).

Woord van dank:

Enkele delen van het deel over stabiliteit zijn gebaseerd op informatie die Maritime New Zealand en de Fishing Industry Safety and Health hebben gepubliceerd.

Module VI • Aanvullende informatie

3 • EHBO

- 3.1. HET SLACHTOFFER ONDERZOEKEN
- 3.2. ROEP HULP IN — MAYDAYOPROEP
- 3.3. EHBO-TROMMEL
 - 3.3.1. BASIS-EHBO-TROMMEL
 - 3.3.2. EHBO-TROMMEL CATEGORIE C
- 3.4. INCIDENTENFORMULIER

**WEET WAT U
MOET DOEN**

3.1. HET SLACHTOFFER ONDERZOEKEN

1. Zorg voor uw eigen veiligheid.
2. Praat eerst met het slachtoffer voordat u hem/haar aanraakt.
3. Kijk of het slachtoffer reageert:

- Is het slachtoffer **bij bewustzijn**?
- Kan het slachtoffer uw **stem** horen?
- Reageert het slachtoffer op **pijn**?
- Wordt er **wel of niet gereageerd**?

Om te controleren in hoeverre iemand bij bewustzijn is, knijpt u stevig in de schouders en roept u luid om antwoord te krijgen. Als er niet gereageerd wordt op stem of aanraking, knijpt u stevig in de oorlel of de rug van de hand om te zien of er op pijn wordt gereageerd.

Men raakt bewusteloos als de normale activiteit van de hersenen wordt onderbroken.

Dit kan een levensbedreigende situatie zijn waarin onmiddellijk medische hulp nodig is.

3.2. ROEP HULP IN — MAYDAYOPROEP

1. Controleer of uw radio is ingeschakeld en of het hoog vermogen is geselecteerd.
2. Selecteer het juiste kanaal (MF DSC, VHF DSC, VHF kanaal 16 of INMARSAT).
3. Druk op de zendknop en zeg traag en duidelijk:
 - **Mayday** (herhaal dit driemaal)
 - **Dit is** (herhaal de naam van uw vaartuig driemaal)
 - **Mijn roepnaam/MMSI-nummer is**
 - **Mayday** (naam vaartuig en identificatie)
 - **Mijn positie is** (geef de lengte- en de breedtegraad of bepaling van de werkelijke afstand vanaf een bekend punt)
 - **Ik heb** (beschrijf het type hulp, bijvoorbeeld „medische hulp”) **nodig**
 - **Ik heb** (?) personen aan boord
 - **Over** (dit betekent: antwoord a.u.b.).
4. Laat de zendknop los en wacht op antwoord.
5. Als u niets hoort, HERHAALT u de OPROEP.

Als de oproep lukt, dan wordt u verbonden met een arts in een van de radiocentra die medisch advies verlenen. Afhankelijk van de omstandigheden en het advies van de arts kan de kustwacht hulp verlenen bij een mogelijke evacuatie.

Volgens de bestaande minimumvoorschriften van de EU inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen, die van toepassing zijn op vaartuigen van elke grootte:

- moeten vaartuigen geschikte medische uitrusting meenemen;
- krijgt de bemanning een basisopleiding in medische en noodaangelegenheden;
- dient medische zorg beschikbaar te worden gesteld via de radio;
- moet er een EHBO-handboek aan boord zijn.

Als er zich een incident voordoet en iemand is ziek of gewond, dan is het van groot belang dat er iemand aanwezig is met de kennis om de juiste handelingen uit te voeren tot er professionele hulp is.

Alle bemanningsleden dienen een basis-EHBO-cursus bij te wonen om indien nodig andere bemanningsleden te kunnen helpen.

3.3. EHBO-TROMMEL

3.3.1. BASIS-EHBO-TROMMEL

INHOUD

1. Zes soorten verband
2. Reinigingsdoekjes (voor de handen van de hulpverlener)
3. Reinigingsdoekjes (om wonden te verzorgen)
4. Ooglapjes
5. Verband op waterbasis
6. Twee stukken rolverband
7. Plakband
8. Verbandschaar
9. Pincetten
10. Veiligheidsspelden
11. Nagelborsteltje
12. Ritszakje met etiketten voor bij eventuele overbrenging naar het ziekenhuis
13. Zes mitella's
14. Acht paar nitrilhandschoenen
15. Folie/overlevingsdekens
16. Reanimatiemasker
17. Gaasjes

3.3.2. EHBO-TROMMEL CATEGORIE C ⁽⁴⁾

UITRUSTING

1. Beademingsmasker
2. Zelfklevend elastisch verband
3. Gaaskompres
4. Wegwerphandschoenen van polyethyleen
5. Pleisters
6. Kompresverband
7. Zinkoxideverband of -tape

MEDICIJNEN

1. Hartmedicatie
 - Anti-angina-preparaat
2. Maagdarmsstelsel
 - Anti-emetica
 - Diarreeremmers
3. Pijnbestrijding en krampwerende middelen
 - Analgetica
4. Zenuwstelsel
 - Medicijnen tegen zeeziekte
5. Medicijnen voor uitwendig gebruik
 - Ontsmettingsoplossing
 - Preparaat om brandwonden te verzorgen
6. Antidota

EEN INCIDENT DOCUMENTEREN

Het is belangrijk voor de nooddiensten om het incident te documenteren. Bij het slachtoffer moet een bericht worden gevoegd, bij voorkeur in een zak met ritssluiting, zodat het bericht droog blijft. Er kan een kopie nodig zijn voor de administratie van het vaartuig.

Op de volgende pagina staat een voorbeeld van een incidentenformulier dat u kunt kopiëren en aan boord kunt houden bij uw EHBO-trommel.

⁽⁴⁾ De verwijzing naar categorie C is gekoppeld aan de drie categorieën waarin vaartuigen kunnen worden ingedeeld volgens de huidige voorschriften. Deze indeling heeft invloed op de lijst met medische hulpmiddelen die aan boord moeten worden meegenomen.

3.4. INCIDENTENFORMULIER

1. Over de gewonde persoon

Naam

Geslacht

☐

Man

☐

Vrouw

Geboortedatum

Dag

Maand

Jaar

Functie aan boord

Thuisadres

Telefoonnummer thuis en/of mobiel

Allergieën?

Nee

☐

Zo ja, welke?

Gebruikt hij/zij medicatie?

Nee

☐

Zo ja, welke?

Medische voorgeschiedenis?

Nee

☐

Zo ja, licht toe.

2. Over het incident

Datum incident

Tijd (UTC/GMT/lokaal)

Waar is het incident gebeurd? (bijvoorbeeld op het dek, in de kombuis, in de machinekamer enzovoort)

Korte beschrijving van het letsel

Lichaamsdeel en pijnniveau

Geen pijn Beperkt Gemiddeld Hoog	☐ ☐ ☐ ☐	Hals	Bovenrug	☐ ☐ ☐ ☐
☐ ☐ ☐ ☐	Linkerschouder	Rechterschouder	☐ ☐ ☐ ☐	
☐ ☐ ☐ ☐	Linkerelleboog/-onderarm	Rechterelleboog/-onderarm	☐ ☐ ☐ ☐	
☐ ☐ ☐ ☐	Linkerhand/-pols	Rechterhand/-pols	☐ ☐ ☐ ☐	
☐ ☐ ☐ ☐	Linkerheup/-dij/-bil	Rechterheup/-dij/-bil	☐ ☐ ☐ ☐	
☐ ☐ ☐ ☐	Linkerknie	Rechterknie	☐ ☐ ☐ ☐	
☐ ☐ ☐ ☐	Linkerenkel/-voet	Rechterenkel/-voet	☐ ☐ ☐ ☐	

Letsel aan de ruggengraat?

Ja

☐

Nee

☐

Bewustzijn

☐ Kent naam/locatie?

☐ Is de persoon bij bewustzijn?

☐ Reageert hij/zij op pijn?

☐ Reageert hij/zij niet?

Ademhaling

☐ Normaal

☐ Verstoord

☐ Snel

☐ Traag

☐ Diep

☐ Ondiep

☐ Luid

Hartslag

☐ Normaal

☐ Snel

☐ Traag

☐ Sterk

☐ Zwak

Huid

Temperatuur

☐ Zeer koud

☐ Koud

☐ Normaal

☐ Warm

☐ Zeer warm

Kleur

☐ Bleek

☐ Normaal

☐ Rood aangelopen

Vochtig

☐ Klam

☐ Normaal

☐ Droog

Wanneer heeft de persoon voor het laatst gegeten?

Module VI • **Aanvullende informatie**

4 • **Werkuitrusting**

- 4.1. INLEIDING
- 4.2. HANDSIGNALEN VOOR HIJSVERRICHTINGEN
- 4.3. ONDERZOEK, INSPECTIE EN REGISTRATIE
- 4.4. INSPECTIEFORMULIEREN
 - 4.4.1. TRAWLERS
 - 4.4.2. VISSERSVAARTUIGEN MET FUIKEN
 - 4.4.3. VISSERSVAARTUIGEN MET NETTEN/LIJNEN/KUNSTAAS MET EEN LANGE LIJN
 - 4.4.4. VISSERSVAARTUIGEN MET BOOMKORREN OF SLEEPBOTEN
 - 4.4.5. VISSERSVAARTUIGEN MET RINGZEGENS

**REGELMATIG
INSPECTEREN**

4.1. INLEIDING

WERKUITRUSTING

Verwijst naar uitrusting die tijdens het werk aan boord van het vaartuig wordt gebruikt, zoals:

- handgereedschap, zowel handmatig als elektrisch bediend;
- ladders, zowel vast als los;
- transportbanden;
- liften;
- ijsfabrieken;
- uitrusting in kombuis en stuurhut;
- spoelen;
- lieren;
- nettentrommels;
- power blocks, kranen en bijbehorende schijven, hangblokken en portalen;
- uitrusting aan wal die wordt gebruikt tijdens aanlandingsverrichtingen zoals vorkheftrucks en werkuitrusting met eigen aandrijvingskracht.

De persoon die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het vaartuig, moet ervoor zorgen dat de werkuitrusting:

- geschikt is voor gebruik en voor het doel, evenals voor de omstandigheden waarin deze wordt gebruikt;
- veilig wordt onderhouden zodat de gezondheid en veiligheid van personen niet op het spel wordt gezet;
- geïnspecteerd is zodat deze veilig voor gebruik blijft.

Alle inspecties dienen door een bevoegd persoon te worden uitgevoerd en te worden geregistreerd.

Voor **hijssuïtrusting** zoals lieren en inhalers gelden specifieke waarborgen en controles. Hijssuïtrusting moet:

- geschikt, voldoende sterk en stabiel zijn voor het beoogde doel. De lading en alles wat daaraan bevestigd is (bijvoorbeeld viskisten, hijshaken enzovoort) moeten geschikt zijn;
- gepositioneerd of geplaatst zijn om het risico op letsel (bijvoorbeeld door de uitrusting zelf, een vallende lading of een lading die mensen raakt) te beperken;
- zichtbaar zijn gemarkeerd met de nodige informatie waar men rekening mee moet houden voor een veilig gebruik; bijvoorbeeld een veilige werklust. Accessoires zoals stroppen, lenden, klemmen enzovoort moeten dienovereenkomstig worden gemarkeerd.

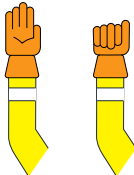
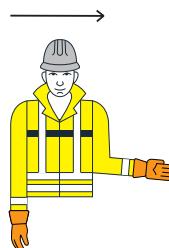
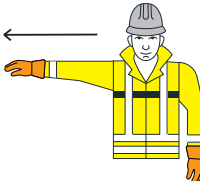
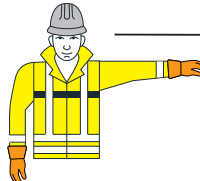
De exploitanten moeten ervoor zorgen dat:

- hijsverrichtingen worden gepland, er toezicht op wordt gehouden en dat deze veilig worden uitgevoerd door bevoegde personen;
- een geschikte risicobeoordeling is uitgevoerd voordat de verrichtingen aanvangen;
- uitrusting die wordt gebruikt om mensen op te tillen dienovereenkomstig is gemarkeerd en veilig is voor het beoogde doel, bijvoorbeeld alle nodige voorzorgsmaatregelen zijn getroffen om het risico weg te nemen of te verkleinen;
- eventuele defecte uitrusting wordt onmiddellijk uit dienst genomen.

Voor de voornoemde doeleinden dient de bevoegde persoon een diepgaande kennis te kunnen aantonen van hijssuïtrusting en hijsverrichtingen. Dit kan de schipper of een bemanningslid zijn, maar aanbevolen wordt dat hier een gekwalificeerd persoon voor wordt ingezet.

4.2. HANDSIGNALEN VOOR HIJSVERRICHTINGEN

Met dank aan het Maritime and Coastguard Agency (VK) voor de toelating om de diagrammen hier weer te geven.

 START VAN DE VERRICHTINGEN Volg mijn instructies	 EINDE VAN DE VERRICHTINGEN Stop met het volgen van mijn instructies	 Klem de vingers dicht en vouw uw hand weer open om aan te geven: „span de lading aan” of „til de lading langzaam op”	
 HIJS	 STOP	 STOP NOODGEVAL	
 LAAT NEER	 ZWENK NAAR LINKS	 ZWENK NAAR RECHTS	
 VERPLAATS NAAR MIJ	 VERPLAATS VAN ME AF	 VERPLAATS NAAR LINKS	 VERPLAATS NAAR RECHTS
Geef aan met beide handen			

VI-14. Standaardhandsignalen voor hijsverrichtingen

4.3. ONDERZOEK, INSPECTIE EN REGISTRATIE

Voordat de hijsuitrusting, inclusief accessoires, voor de eerste keer wordt gebruikt, dient deze door een bevoegd persoon te zijn geïnspecteerd. Hijsuitrusting dient daarnaast bij regulier gebruik goed te worden gecontroleerd op defecten, in elk geval jaarlijks. Er dient een onderzoeksplanning te worden opgesteld door de bevoegde persoon en de onderzoeken moeten worden uitgevoerd door een bevoegd persoon. De gegevens moeten in een onderhoudsboek worden ingevoerd dat beschikbaar is voor inspectie. Na elk onderzoek of na de inspectie van de hijsuitrusting moet een rapport naar de eigenaar en de kapitein van het vissersvaartuig worden verzonden zodat die indien nodig actie kunnen ondernemen.

Alle uitrusting die wordt gebruikt voor de hijsverrichtingen moet in aanmerking worden genomen, inclusief hulpstukken die worden gebruikt om de uitrusting te verankeren, te bevestigen of te ondersteunen. Accessoires zoals kettingen, stroppen, lengen, oogbouten enzovoort zijn daar ook bij inbegrepen. Inhaaluitrusting (kabels, touwen, kettingen, schakels enzovoort) die normaliter het water in gaat of tijdens het vissen onder water is, hoeft hier niet in aanmerking te worden genomen. Als de trawllier of de inhaler echter wordt gebruikt voor hijsverrichtingen, moet deze wel in aanmerking worden genomen.

Als een lier die een trekkracht heeft van 5 ton wordt gebruikt om de vangst aan te landen en als daarbij slechts 0,5 ton per keer wordt opgehesen, dan dient lier dus toch te worden geïnspecteerd en onderzocht op grond van de lading van 0,5 ton.

De frequentie van de inspecties is afhankelijk van de omstandigheden en het gebruik van het onderdeel; voor uitrusting die onderhevig is aan zwaar gebruik onder omstandigheden die snel tot roestvorming of slijtage kunnen leiden, is drie maanden een redelijke periode. Voor andere uitrusting gebeuren de inspecties best om de zes maanden, maar minimaal jaarlijks voor alle onderdelen.

In dit deel staan inspectieformulieren die door trawlers, vissersvaartuigen met fuiken, vissersvaartuigen met netten/lijnen/kunstaas met een lange lijn, vissersvaartuigen met boomkorren of sleepboten en vissersvaartuigen met ringzegens kunnen worden gebruikt. De onderdelenlijst is niet uitputtend.

4.4.1. TRAWLERS

ONDERDEEL	CONDITIE/RESULTAAT A: Acceptabel R: Moet worden gerepareerd/vervangen/aangepast C: Gecorrigeerd N.v.t.: Niet van toepassing			
	3 maanden	6 maanden	9 maanden	12 maanden
Lier, inclusief: basis, remmen, koppelingen, kabelgeleiders, klossen, regelklep en hydraulische onderdelen				
Dekschijven en hangblokken, inclusief schakels				
Sleeppunt, sleepkettingen of kabels, „kettingstoppers”				
Hijsbok of -brug, inclusief: lier, kabel, blok, schakelhaak, regelklep en hydraulische onderdelen				
Landingsinrichting, inclusief: bok, blokken, kabel, haak, schakels, kisthaken, lier, regelklep en hydraulische onderdelen				
Power blok en kraan				
	6 maanden		12 maanden	
Nettentrommel, inclusief: bediening en hydraulische onderdelen				
Systeem voor de behandeling van vis, transportband, lift enzovoort				
Visruimladder				
Handslijpmachine				
Handboormachine				
Lasinrichting				
Draagbare generator				
Brand- en snijgereedschap				
	12 maanden			
Handgereedschap en divers gereedschap				
„Hammerlock”-schakelponsen				
Losse hijsuitrusting				

Losse hijsuitrusting (zoals kettingblokken) moet voor gebruik en om de 12 maanden worden geïnspecteerd.

4.4.2. VISSERSVAARTUIGEN MET FUIKEN

ONDERDEEL	CONDITIE/RESULTAAT A: Acceptabel R: Moet worden gerepareerd/vervangen/aangepast C: Gecorrigeerd N.v.t.: Niet van toepassing			
	3 maanden	6 maanden	9 maanden	12 maanden
Inhaler, inclusief: bevestiging, schijven, stiletto, bediening en hydraulische onderdelen				
Davitblok, inclusief: bevestiging, blok en schakel				
„Gunwale roller”, als deze wordt gebruikt in plaats van een davitblok				
Hijsbok of -brug, inclusief: lier, kabel, blok, schakelhaak, regelklep en hydraulische onderdelen				
Landingsinrichting, inclusief: bok, blokken, kabel, haak, schakels, kisthaken, lier, regelklep en hydraulische onderdelen				
	6 maanden		12 maanden	
Visruimladder				
Handslijpmachine				
Handboormachine				
Lasinrichting				
Draagbare generator				
Brand- en snijgereedschap				
	12 maanden			
Handgereedschap en divers gereedschap				
Losse hijsuitrusting				

Losse hijsuitrusting (zoals kettingblokken) moet voor gebruik en om de 12 maanden worden geïnspecteerd.

4.4.3. VISSERSVAARTUIGEN MET NETTEN/LIJNEN/KUNSTAAS MET EEN LANGE LIJN

ONDERDEEL	CONDITIE/RESULTAAT A: Acceptabel R: Moet worden gerepareerd/vervangen/aangepast C: Gecorrigeerd N.v.t.: Niet van toepassing			
	3 maanden	6 maanden	9 maanden	12 maanden
Ophaalsysteem, inclusief: bevestiging, grijprol/transportband, bediening en hydraulische onderdelen				
Schud-/Stapelmachine voor netten				
Lijnhaler, inclusief: bevestiging, schijven, stiletto, bediening en hydraulische onderdelen				
Lipklamp of davitblok, indien gebruikt				
Landingsinrichting, inclusief: bok, blokken, kabel, haak, schakels, kisthaken, lier, regelklep en hydraulische onderdelen				
	6 maanden		12 maanden	
Handlieren				
Visstrippers				
Visruimladder				
Handslijpmachine				
Handboormachine				
Lasinrichting				
Draagbare generator				
Brand- en snijgereedschap				
	12 maanden			
Handgereedschap en divers gereedschap				
Losse hijsuitrusting				

Losse hijsuitrusting (zoals kettingblokken) moet voor gebruik om de 12 maanden worden geïnspecteerd.

4.4.4. VISSERSVAARTUIGEN MET BOOMKORREN OF SLEEPBOTEN

ONDERDEEL	CONDITIE/RESULTAAT A: Acceptabel R: Moet worden gerepareerd/vervangen/aangepast C: Gecorrigeerd N.v.t.: Niet van toepassing			
	3 maanden	6 maanden	9 maanden	12 maanden
Lier, inclusief: basis, remmen, koppelingen, kabelgeleiders, klossen, regelklep en hydraulische onderdelen				
Bokken, inclusief: wartels, blokken en kabels, eindblokken en veiligheidsmechanismen				
Dekschijven en hangblokken, inclusief: schakels				
Hijsbok of -brug, inclusief: lier, kabel, blok, schakelhaak, regelklep en hydraulische onderdelen				
Landingsinrichting, inclusief: bok, blokken, kabel, haak, schakels, kisthaken, lier, regelklep en hydraulische onderdelen				
Boomkor/optuiging voor het dreggen				
Kettingen die de boomkorren tegenhouden (voor opslag en reparatie)				
	6 maanden		12 maanden	
Systeem voor de behandeling van vis, transportband, lift enzovoort				
Visruimladder				
Handslijpmachine				
Handboormachine				
Lasinrichting				
Draagbare generator				
Brand- en snijgereedschap				
	12 maanden			
Handgereedschap en divers gereedschap				
Losse hijsuitrusting				

Losse hijsuitrusting (zoals kettingblokken) moet voor gebruik en om de 12 maanden worden geïnspecteerd.

4.4.5. VISSERSVAARTUIGEN MET RINGZEGENS

ONDERDEEL	CONDITIE/RESULTAAT A: Acceptabel R: Moet worden gerepareerd/vervangen/aangepast C: Gecorrigeerd N.v.t.: Niet van toepassing			
	3 maanden	6 maanden	9 maanden	12 maanden
Hulpvaartuig: staat, motor, nooduitrusting, radio				
Installatie voor te water laten/aan boord hijsen: hijskabels, blokken en schakels, lier en structuur				
Lijnhaler, inclusief: bevestiging, schijven, stiletto, bediening en hydraulische onderdelen				
Ophaalsysteem op het achterdek: inclusief hydraulische bevestiging en bediening				
Ophaalsysteem op het voordek: inclusief hydraulische bevestiging en bediening				
Ringzegenerlier: bijbehorende blokken en inrichting				
Schepinstallatie en -lier: inclusief bok en de gehele inrichting.				
Vispomp: inclusief bok en de gehele inrichting				
Rollen voor het vervoer van netten: inclusief hijskraan en bediening				
Hijsbok/kraan: inclusief alle bijbehorende blokken, kettingen, schakels enzovoort				
	6 maanden		12 maanden	
Visruimladder				
Handslijpmachine				
Handboormachine				
Lasinrichting				
Draagbare generator				
Brand- en snijgereedschap				
	12 maanden			
Handgereedschap en divers gereedschap				
„Hammerlock”-schakelponzen				

Losse hijsuitrusting (zoals kettingblokken) moet voor gebruik en om de 12 maanden worden geïnspecteerd.

Module VI • **Aanvullende informatie**

5 • **Noodoefeningen**

- 5.1. INLEIDING
- 5.2. HET UITVOEREN VAN EEN EFFECTIEVE NOODOEFENING
- 5.3. HET NOODPLAN
- 5.4. ACTIECHECKLIST VOOR NOODSITUATIES
 - 5.4.1. MAN OVERBOORD
 - 5.4.2. OVERSTROMINGEN
 - 5.4.3. PERSOONLIJK LETSEL/MEDISCH NOODGEVAL
 - 5.4.4. SLECHT WEER
 - 5.4.5. BRAND
 - 5.4.6. HET VAARTUIG VERLATEN
- 5.5. REGISTRATIE VAN UITGEVOERDE NOODOEFENINGEN

**BESPREEK
MOGELIJKE
SCENARIO'S**

5.1. INLEIDING

Een noodoefening is een oefening waarbij de schipper en de bemanning de omstandigheden van een ramp of gevaarlijke situatie aan boord kunnen simuleren zodat ze de mogelijkheid hebben om hun reacties te oefenen. Hoewel tijdens een noodoefening misschien niet elk potentieel scenario kan worden nagebootst, geeft het de bemanning wel een idee van hoe zij moet reageren tijdens een noodgeval. De doelen van een goede respons in noodsituaties zijn:

- een snelle respons op gang brengen;
- het onder controle houden van het incident of ervoor zorgen dat het niet escaleert;
- het verzorgen van de evacuatie, ontsnapping aan en redding van gevaar;
- het beschermen van levens (door tijdige medische hulp) en
- het beschermen van het vaartuig en de uitrusting.

5.2. HET UITVOEREN VAN EEN EFFECTIEVE NOODOEFENING

Een noodoefening moet zo worden ontworpen dat elk bemanningslid de mogelijkheid krijgt om de hem of haar tijdens een echt noodgeval toegewezen rol in te oefenen, bekend te raken met de locatie en het type uitrusting dat aan boord beschikbaar is en het zelfvertrouwen onder de bemanningsleden als team te verhogen. Ook worden zo zwakke punten in een plan gevonden, die vervolgens kunnen worden gecorrigeerd.

1. Wissel noodoefeningen af door verschillende situaties aan boord te kiezen zoals brand in de hutten of de machinekamer, iemand die overboord valt of de evacuatie van een gewonde.
2. Tijdens de oefening mag niemand risico lopen op letsel.
3. Bemanningsleden dienen de uitrusting te controleren en te weten hoe ze die vlot moeten bedienen.
4. Moedig de bemanning aan om als team samen te werken om op een veilige, efficiënte manier om te gaan met de situatie.
5. Bemanningsleden kunnen enige druk voelen. Het is echter wel belangrijk dat zij begrijpen dat ze voor hun eigen veiligheid op elkaar kunnen rekenen tijdens een echt noodgeval.
6. Houd na alle oefeningen een gesprek. Moedig de bemanning aan om te praten over wat ze hebben geleerd en welke zaken indien nodig nadien zouden kunnen worden verbeterd. Bijvoorbeeld:
 - Is er extra uitrusting nodig?
 - Is er een alternatieve locatie voor de opslag van uitrusting?
 - Heeft een bemanningslid extra opleiding of een opfriscursus nodig?

5.3. HET NOODPLAN

Als onderdeel van uw plan dient de volgende informatie te worden overwogen en opgenomen te worden in het logboek.

- a) Een korte beschrijving van elke mogelijke noodsituatie (bijvoorbeeld man overboord, brand, uitrusting die vast is geraakt).
- b) Een checklist voor onmiddellijke actie die moet worden ingezet als respons op elke noodsituatie.
- c) Zet de namen van de personen die verantwoordelijk zijn voor acties of procedures die moeten worden gevolgd in het plan.

5.4. ACTIECHECKLIST VOOR NOODSITUATIES

In dit deel staat een checklist met basisacties voor de meest voorkomende noodsituaties op kleine vaartuigen. De checklists kunnen bijdragen aan de voorbereiding van de noodoefeningen en het gesprek erna.

5.4.1. MAN OVERBOORD

Tref voorzorgsmaatregelen om het risico op overboord vallen te verkleinen, maar wees goed voorbereid om in voorkomend geval met succes te kunnen reageren. Weet wat te doen en ontwikkel een geschikt plan voor uw specifieke boot.

In procedures voor het weer aan boord halen van iemand die overboord is gevallen, moet rekening worden gehouden met de volgende acties en maatregelen:

- Sla alarm: roep „man overboord”.
- Stel een uitkijk aan: houd zicht op de persoon in het water.
- Gooi een reddingsboei: om de positie te markeren.
- Draai de boot: keer om.
- Noodsignaal: gebruik de radio om hulp in te roepen.
- Aan boord krijgen: regel een manier om de persoon weer terug aan boord te krijgen.
- Organiseer: zorg voor een geschikte manier om de persoon weer aan boord te krijgen, zoals een mand, ladder, hysstrop of iets anders.
- EHBO/medische zorg: zorg voor een geschikte EHBO-trommel en voor opleiding om onderkoeling tegen te gaan.

5.4.2. OVERSTROMINGEN

Boten met een dek kunnen te allen tijde overstroomd raken als ze op zee zijn of in de haven. Veel kan worden gedaan om overstromingen te voorkomen; als ze toch plaatsvinden, kunnen ze in de meeste gevallen onder controle worden gehouden. Als lekkende leidingen in een vroeg stadium worden ontdekt, dan kunnen ze worden geïsoleerd en kan de overstroming onder controle worden gehouden door de betrokken ruimte leeg te pompen.

Een overstroming kan ook snel gaan en als ze te laat wordt ontdekt, kan de oorzaak niet meer worden weggewerkt. Een efficiënt bilgealarm kan van groot belang zijn om tijdig te waarschuwen voor overstromingen.

Om het risico op overstromingen te beperken of de schade door overstromingen te beperken, houdt u altijd waterdichte compartimenten en controleert u of alle ruimten onder het dek zijn onderhouden en in goede staat zijn. Indien uw vaartuig overstroomd raakt:

- Sla alarm.
- Start de pompen, controleer of de afzuiging goed werkt.
- De wachthouder in de stuurhut dient een radiobERICHT te sturen naar vaartuigen in de buurt en de kustwacht.
- Stuur het vaartuig in de richting van ondieper water of de haven. Overweeg het laten stranden van het vaartuig.
- Probeer de waterstroom te stoppen door kleppen te sluiten of het gat te blokkeren.
- Als de pompen buiten werking zijn, ga dan naar buiten en sluit het compartiment af.
- Sluit deuren, luiken en poorten om verdere overstroming te voorkomen.
- Laat spuigaten of waterloospoorten open om overtollig water af te voeren.
- Maak geïmproviseerde tussenschotten door middel van scheidingswanden of viskisten die in het compartiment worden vastgebonden.
- Zoek naar gaten die in de richting van aangrenzende compartimenten lekken.
- Overweeg het effect op de stabiliteit door het overstroomde compartiment.
- Gebruik een plaat om het binnendringen van water tegen te gaan.
- Bereid u voor om het vaartuig te verlaten. Blijf zo lang mogelijk op het vaartuig, zolang dat veilig is.
- Verlaat het vaartuig alleen na opdracht van de schipper.
- Draag geen individueel drijfmiddel of overlevingspak indien u in het vaartuig zelf bent (ingesloten ruimten) omdat het drijfvermogen ervan kan verhinderen dat u het vaartuig kunt verlaten indien het plotseling kapseist. Zorg er wel voor dat u erbij kunt en dat ze direct beschikbaar zijn.

5.4.3. PERSOONLIJK LETSEL/MEDISCH NOODGEVAL

De bemanning moet zijn opgeleid in EHBO en moet weten hoe ze moet omgaan met medische noodgevallen, zoals bewusteloosheid, snijwonden, brandwonden, onderkoeling en koudeshock. Ga als volgt te werk als er iemand gewond raakt:

- Volg de gezondheid van de gewonde persoon aan boord op.
- Sla alarm door een maydayradio-oproep te doen indien de situatie levensbedreigend is.
- Verzoek indien nodig via de radio om medisch advies.
- Bereid u voor op evacuatie per helikopter of met een ander vaartuig.
- Of evacueer door terug te keren naar de haven.

5.4.4. SLECHT WEER

Voordat u de zee op gaat, dient u te weten welk weer is voorspeld en dient u de omstandigheden op zee te kennen binnen uw lokale gebied.

- Volg voortdurend het weer in uw gebied als u op zee bent.
- Licht de bemanning in als er slecht weer aankomt en/of als u een gevaarlijke locatie gaat kruisen.
- Sluit deuren, luiken en poorten om te voorkomen dat water het vaartuig binnendringt.
- Pomp het ruimwater weg om te voorkomen dat u stabiliteit verliest.
- De bemanning dient losse uitrusting en vracht op het dek vast te maken.
- Inspecteer elke in- en uitlaat in de romp om lekken op te sporen.
- Bereid u voor op het uitvoeren van een voorlopige reparatie.
- Draag geen individueel drijfmiddel of overlevingspak indien u in het vaartuig zelf (of ingesloten ruimten) bent omdat het drijfvermogen ervan kan verhinderen dat u het vaartuig kunt verlaten indien het plotseling kapseist. Zorg er wel voor dat u erbij kunt en dat ze direct beschikbaar zijn.
- Zorg ervoor dat u het vaartuig in beschutte wateren (veilige haven) brengt indien dat nodig blijkt.

5.4.5. BRAND

Er kan brand ontstaan in de kombuis of de machinekamer. Voorzie uw vaartuig van een geschikt middel om de brand te bestrijden in die ruimten. Zorg ervoor dat de ruimte rondom het fornuis vrij is en houd een blusdeken bij de hand om eventuele brand te kunnen doven. Aan de andere kant kan de machinekamer ook uitgerust met een inertgassysteem. Controleer regelmatig de kleppen van de watersproeisystemen. In geval van brand dient u zich voor te bereiden op het uitvoeren van de volgende acties:

- Degene die de brand ontdekt, dient alarm te slaan.
- Licht de kustwacht in.
- Vind indien mogelijk de bron van de brand.
- Zet alle ventilatie uit. Sluit luiken, deuren, poorten, ramen en ventilatoren.
- Sluit de elektrische stroom af in de desbetreffende ruimte.
- Zorg ervoor dat personen veilig kunnen ontsnappen uit de brandzone.
- Sluit de brand in en blus deze.
- Stuur het vaartuig om het effect van wind op de brand te bespreken.
- Regel het zo dat de rook van de boot af wordt geblazen.
- Inspecteer aangrenzende ruimten om verspreiding van de brand te voorkomen.
- Zodra de brand is geblust, controleert u de stabiliteit van het vaartuig.
- Als water is gebruikt om de brand te blussen, begin dan de werkzaamheden om het water te verwijderen.
- Overweeg of verdere actie nodig is.
- Herstel de uitrusting.

5.4.6. HET VAARTUIG VERLATEN

Voorbereidingen om het vaartuig te verlaten, omvatten de volgende acties, mits de tijd en omstandigheden dat toelaten:

- Sla alarm.
- Doe een maydayoproep en geef de reden voor de noodoproep aan.
- Zorg voor een goedgekeurd reddingsvlot en bereid u voor op het te water laten daarvan.
- Pak een „vluchttas” en neem deze mee. Dit is wat daar onder meer in kan zitten:
 - lichtkogels of visuele noodsignalen
 - EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon/noodradiobaken)
 - SART (Search and rescue transponder/opsporings- en reddingstransponder)
 - zaklampen
 - portofoon of VHF-radio
 - drinkwater en niet-bederfelijk voedsel
 - EHBO-trommel
 - warme kleding.
- Breng de bemanning bijeen en geef iedereen een taak.
- Verlaat het vaartuig als er levens op het spel staan (het vaartuig staat op het punt te zinken).
- Maak openingen waterdicht.
- Laat het reddingsvlot te water. Ga indien mogelijk geheel droog aan boord van het reddingsvlot.
- Laat het touw van de reddingsboot vast aan het vaartuig, maar bereid u erop voor het los te snijden zodra iedereen het vlot heeft bereikt.
- Laat het anker te water en blaas de bodem van het reddingsvlot op.
- Plaats uitkijkposten.
- Activeer de EPIRB.
- Pak de situatie verder aan en houd ze voortdurend in de gaten tot u gered bent.

5.5. REGISTRATIE VAN UITGEVOERDE NOODOEFENINGEN

Man overboord	Datum
Overstromingen	Datum
Eerste hulp	Datum
Slecht weer	Datum
Brand	Datum
Het vaartuig verlaten	Datum

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: EU-RICHTLIJNEN INZAKE VEILIGHEID EN GEZONDHEID
OP HET WERK

BIJLAGE 2: WETGEVING VAN DE FAO/IAO/IMO

- Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk (kaderrichtlijn)
Publicatieblad L 183 van 29.6.1989, blz. 1.
- Richtlijn 89/656/EEG van de Raad van 30 november 1989 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor het gebruik op het werk van persoonlijke beschermingsmiddelen door de werknemers (derde bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)
Publicatieblad L 393 van 30.12.1989, blz. 18.
- Richtlijn 90/269/EEG van de Raad van 29 mei 1990 betreffende de minimum veiligheids- en gezondheidsvoorschriften voor het manueel hanteren van lasten met gevaar voor met name rugletsel voor de werknemers (vierde bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)
Publicatieblad L 156 van 21.6.1990, blz. 9.
- Richtlijn 91/383/EEG van de Raad van 25 juni 1991 ter aanvulling van de maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid op het werk van de werknemers met arbeidsbetrekkingen voor bepaalde tijd of uitzendarbeid-betrekkingen
Publicatieblad L 206 van 29.7.1991 blz. 19.
- Richtlijn 92/29/EEG van de Raad van 31 maart 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid ter bevordering van een betere medische hulpverlening aan boord van schepen
Publicatieblad L 113 van 30.4.1992, blz. 19.
- Richtlijn 92/58/EEG van de Raad van 24 juni 1992 betreffende de minimumvoorschriften voor de veiligheids- en/of gezondheidssignalering op het werk (negende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)
Publicatieblad L 245 van 26.8.1992, blz. 23.
- Richtlijn 94/33/EG van de Raad van 22 juni 1994 betreffende de bescherming van jongeren op het werk
Publicatieblad L 216 van 20.8.1994, blz. 12.
- Richtlijn 98/24/EG van de Raad van 7 april 1998 betreffende de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van werknemers tegen risico's van chemische agentia op het werk (veertiende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)
Publicatieblad L 131 van 5.5.1998, blz. 11.
- Richtlijn 2000/54/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 september 2000 betreffende de bescherming van de werknemers tegen de risico's van blootstelling aan biologische agentia op het werk (zevende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid I, van Richtlijn 89/391/EEG) Codificatie van Richtlijn 90/679/EEG
Publicatieblad L 262 van 17.10.2000, blz. 21.
- Richtlijn 2002/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysieke agentia (trillingen) (zestiende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)
Publicatieblad L 177 van 6.7.2002, blz. 13.
- Richtlijn 2003/10/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 februari 2003 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan de risico's van fysieke agentia (lawaaï) (zeventiende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)
Publicatieblad L 42 van 15.2.2003, blz. 38.
- Richtlijn 2004/37/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de bescherming van de werknemers tegen de risico's van blootstelling aan carcinogene of mutagene agentia op het werk (zesde bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG van de Raad) (gecodificeerde versie)
Publicatieblad L 158 van 30.4.2004, blz. 50.
- Richtlijn 2006/25/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 5 april 2006 betreffende de minimumvoorschriften inzake gezondheid en veiligheid met betrekking tot de blootstelling van werknemers aan risico's van fysieke agentia (kunstmatige optische straling) (negentiende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG)
Publicatieblad L 114 van 27.4.2006, blz. 38.
- Richtlijn 2009/104/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het gebruik door werknemers van arbeidsmiddelen op de arbeidsplaats (tweede bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG, zoals gewijzigd door de Richtlijnen 95/63/EG, 2001/45/EG en 2007/30/EG)
Publicatieblad L 260 van 3.10.2009, blz. 5. Gebruik van arbeidsmiddelen, 1989

- IMO, Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (COLREG), aangenomen op 20 oktober 1972
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>
- IMO, Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee – SAR, aangenomen op 27 april 1979
<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>
- FAO, Gedragscode voor een verantwoordelijke visserij, 1995
<http://www.fao.org/docrep/005/v9878e/v9878e00.htm>
- FAO/IAO/IMO, Document met richtsnoeren over de opleiding en certificering van personeel op vissersvaartuigen, 2000
<http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/51553/en/>
- FAO/IAO/IMO, De vrijwillige richtsnoeren voor het ontwerp, de bouw en de uitrusting van kleine vissersvaartuigen, 2005
<http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/50769/en/>
- IAO, Verdrag betreffende werk in de visserijsector, 2007 (Verdrag nr. 188)
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188
- IAO, Aanbeveling inzake arbeid in de visserij, 2007 (Aanbeveling nr. 199)
http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R199
- IMO, Code voor internationale normen en aanbevolen praktijken voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten op zee, 13 juli 2008
http://emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/msc-mepc_3-circ_2.pdf
- FAO/IAO/IMO, Veiligheidsaanbevelingen voor van een dek voorziene vissersvaartuigen van minder dan 12 meter lengte en voor vissersvaartuigen zonder dek, 2012
<http://www.fao.org/docrep/017/i3108e/i3108e.pdf>

Waar zijn EU-publicaties verkrijgbaar?

Gratis publicaties:

- één exemplaar:
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- meerdere exemplaren of posters/kaarten:
bij de vertegenwoordigingen van de Europese Unie (http://ec.europa.eu/represent_nl.htm),
bij de delegaties in niet-EU-landen (http://eeas.europa.eu/delegations/index_nl.htm),
door contact op te nemen met Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_nl.htm),
door te bellen naar 00 800 6 7 8 9 10 11 (gratis in de hele Europese Unie) (*).

(*) De informatie wordt gratis verstrekt en bellen is doorgaans gratis, maar sommige operatoren, telefooncellen of hotels kunnen kosten aanrekenen.

Betaalde publicaties:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Deze gids is bedoeld om risico's voor kleine vissersvaartuigen en de mensen die daarop werken te voorkomen, zodat de boten en hun bemanning veilig van hun tocht terug kunnen keren. Vissersvaartuigen maken 80 % van de totale vissersvloot van de EU uit en het aantal dodelijke ongelukken, letsels en vaartuigen die verloren gaan is onaanvaardbaar hoog. Deze gids kan helpen risico's te voorkomen en zo de vissersgemeenschap in bredere zin beschermen. In elke module geeft de gids informatie over een belangrijk onderwerp, zoals het vaartuig, de bemanning, visserijactiviteiten, gebeurtenissen uit de praktijk en risicobeoordeling, maar ook aanvullende informatie over reddingsvesten, stabiliteit, EHBO, werkuitrusting en rampoefeningen. Dankzij de termenlijst en de illustraties, foto's en grafieken die de hoofdpunten verduidelijken is deze gids een zeer gebruikersvriendelijk naslagwerk.

Deze publicatie is in gedrukte en elektronische vorm verkrijgbaar in alle officiële talen van de EU.

U kunt onze publicaties gratis downloaden of u kunt zich gratis inschrijven op
<http://ec.europa.eu/social/publications>

Wilt u regelmatig op de hoogte gebracht worden over het directoraat-generaal Werkgelegenheid, Sociale Zaken en Inclusie? Schrijf u dan in voor de gratis elektronische nieuwsbrief „Social Europe” op
<http://ec.europa.eu/social/e-newsletter>



<https://www.facebook.com/socialeurope>



https://twitter.com/EU_Social



Publicatiebureau