

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 10 juni 2006 waarbij het Nederlandse vissersvaartuig “Wilhelmina” HD 147, tijdens hijswerkzaamheden kapseisde en zonk, waardoor één opvarende omkwam.

Betrokkene: schipper W. de Vreugd

Op 10 juni 2006 heeft het Nederlandse vissersvaartuig “Wilhelmina” HD 147 hijswerkzaamheden op zee verricht waarbij het schip kapseisde en zonk, waardoor één opvarende omkwam.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 11 december 2006 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de schipper van het Nederlandse vissersvaartuig “Wilhelmina” HD 147, Willem de Vreugd, wonende te Den Helder.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig “Wilhelmina” HD 147;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verklaring van schipper W. de Vreugd, inclusief bijlagen;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verklaring van duiker C.J. van Wolferen, inclusief bijlage;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verklaring van matroos B.J. de Vries, inclusief bijlagen;
5. een kopie van detailtekeningen van de condensor;
6. een kopie van getij-informatie van de haven Den Helder;
7. een krantenknipsel uit Schuttevaer;
8. een krantenknipsel uit Visserijnieuws;
9. een kopie van een gedeelte uit de zeekaart van het betreffende gebied;
10. een kopie behandel-schema van de “Wilhelmina” HD 147;
11. een kopie van het Certificaat van Deugdelijkheid;
12. een kopie van het algemeen plan;
13. een kopie uit de stroomatlas en stroomgegevens;
14. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van het KLPD, unit Noordzee, nr. 2006014732 met bijlage;
15. een aanvulling van het proces-verbaal nr. 2006014732;
16. een kopie van een e-mail d.d. 26 september 2006 van de heer R.H. Pap van IVW aan de heren C. Kleijn en E. van Leeuwen van IVW.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 30 mei 2007.

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

De Raad heeft schipper W. de Vreugd behoorlijk als betrokkene opgeroepen, maar de schipper is, met bericht, niet ter zitting verschenen. Schipper De Vreugd heeft zich niet door een raadsman ter zitting laten vertegenwoordigen. Tegen de schipper is verstek verleend.

De Raad hoorde matroos B.J. de Vries en duiker C.J. van Wolferen, beiden als getuige.

De Raad hoorde de heer W.P. Visser, stabiliteitsdeskundige van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Zeevaart, als getuige-deskundige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De “Wilhelmina” HD 147 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan De Vreugd Visserij B.V. te Den Helder. Het schip is in 1964 gebouwd, is 21,1 meter lang, meet bruto 53 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 220 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning uit drie personen en waren er drie passagiers aan boord.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben -zakelijk weergegeven- verklaard:

Schipper W. de Vreugd:

Ik vaar sinds 1971 aan boord van vissersschepen als jongen. Vanaf 1973 vaar ik als bemanningslid aan boord van vissersschepen. Sinds 1991 heb ik mijn eigen schip, dat is de huidige HD 147. Ik ben in het bezit van het diploma SW5.

Omstreeks 08.15 uur was ik aan boord van de HD 147. Deze lag gemeerd aan de eerste steiger van de afslag. Rond 08.30 uur lagen wij langszij de onderzeebootsteiger. Hier hebben wij ijs geladen; ongeveer 1500 kg. Dit is in de kee in het visruim gegaan (net achter de gasolietank). Hierna hebben wij de giek laten zakken om de visdraad uit te sluiten. De visdraad zouden wij gebruiken als hijsdraad. De diameter van de visdraad is 18 mm. Het stuk visdraad dat wij gebruiken zat sinds januari 2006 boven op de trommel (gekeerd in januari). De visdraad is geleverd door de coöperatie in Den Helder. Toen de visdraad uit het visblok was, hebben wij een ‘nymplex-lijn’ door het visblok genomen en vastgezet op de verschansing. Zo konden wij de giek vastzetten en werd er voorkomen dat het visblok zou gaan slingeren. Dit hebben wij bij beide gieken gedaan.

Omstreeks 09.00 à 09.15 uur zijn wij van de kant gegaan. Ik heb mij gemeld bij de verkeerscentrale. Ik heb de diepgang en het aantal personen doorgegeven en wij zijn via het Schulpengat naar buiten gegaan. Mijn broer stond op de brug. Onze bestemming was het wrak nabij de ‘Middelrug’ (MR) boei. Ongeveer drie weken geleden hadden wij een kleine condensor (ongeveer 2500 kg inclusief vuil) uit dit wrak gehaald. Deze hadden wij met een enkele lijn over bakboordzijde uit het wrak gehaald. Deze condensor hadden wij afgebonden in de zij van de HD 147.

Omstreeks 10.00 à 10.15 uur waren wij op de wraklocatie. De duiker, de heer van Wolferen, was met zijn eigen boot naar het wrak gevaren. Na enig manoeuvreren lag de HD 147 vast aan een lijn die door de duiker vastgemaakt was op het wrak. Wij hebben het tij afgewacht en wat onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. De visdraad liep via een blok aan de mast naar de galg voor (blok) en naar de galg achter (blok) en het vaste part stond vast op de galg. Er werd gebruik gemaakt van een hijsblok met oog (zie schets nummer 1). De blokken in de voorgalg aan stuurboord en de achtergalg aan stuurboord waren mijn reserveblokken. Ook de blokken aan bakboord waren van mij. Ik weet niet wat de werkbelasting van deze blokken is; ik weet ook het fabricaat niet. Als ik deze blokken zou moeten vervangen bestel ik ze bij de scheepswerf Visser.

Tussen 11.30 en 12.00 uur bemerkten wij dat de meerdraad die op het wrak stond was gebroken (doorgesleten). Toen ik op de GPS keek driftten wij met 1,1 mijl stroom weg. Wij hebben opnieuw vastgemaakt op het wrak (ongeveer rond 12.15 à 13.00 uur). De stroom liep van noordoost naar zuidwest. We zijn met behulp van de kop van die lier en met wat manoeuvreren met de hoofdmotor dichter boven het wrak gekomen. De meerlijn maakte een hoek van ongeveer 20 graden met het wateroppervlak. (De meerlijn liep stuurboord overboord waar wij normaal de zaklijn binnenhalen.) Hierna hebben wij de meerlijn gebruikt om de hijsdraad (blok) bij de duiker te brengen. Dit was aan stuurboord. De duiker heeft de stropen via een 6,5-tonsluiting ingesloten op het oog van het hijsblok. De stropen die door de duiker werden ingesloten waren van hem. Dit waren kunststof grommers. Hierna heb ik op instructie van de duiker de lijn stijf gezet, zodat de duiker kon zien hoe de stropen onder water zaten. De duiker rapporteerde dat alles goed zat. Hierna heb ik de visdraad doorgehaald (ongeveer één meter). Wij kregen een slagzij van 15 à 20 graden. Dit is gelijk aan de slagzij die wij krijgen als ik één tuig overboord vier. Ik merkte dat ik de condensor van de bodem haalde op het zeetje. Er stond een deining van een halve meter uit het noordoosten, de wind: noordoost 3, golven nihil.

Ik heb iets gevierd om de slagzij iets te verminderen, maar wel voldoende spanning op de lijn gehouden. Hierna zijn wij begonnen om het bakboordhijsblok vast te maken aan de condensor. Hiervoor gebruikten wij een verdeelstrop van de HD 147. Volgens mij heeft deze een diameter van 14 of 16 mm. Dit kunt u navragen bij de coöperatie in Den Helder (sluiting 6,5 ton). Toen dit vaststond heb ik de bakboordvisdraad stijf gezet op verzoek van de duiker. Die is gaan kijken of de strop goed zat onder water. Toen hij boven kwam mocht ik er kracht op zetten.

Ik ben zo gaan hijsen dat de slagzij uit het schip kwam. Ik kon de condensor hijsen met stationair draaiende motor, de lier reageerde gewoon. Hierna ben ik beide visdraden gelijktijdig gaan halen, zodanig dat de condensor ongeveer 1,5 meter vrij uit het wrak was. Hierna heb ik de lier op de rem en uit zijn werk gezet. De rem is luchtbediend. De rem hield het gewicht zonder problemen. Hierna heb ik vanuit de stuurhut naar achteren naar de horizon gekeken en zag dat het schip bewoog. De duiker is weer naar beneden gegaan om alles te controleren. Dit was omstreeks 13.30 uur. Alles was goed. De duiker constateerde dat bakboordzijde iets lager hing dan stuurboordzijde. Dit gaf mijn broer door. We wilden net weer gaan hijsen toen wij een droge knal hoorde. Hierna liep mijn broer naar achteren. Langzaam maakte het schip slagzij over stuurboord. Ik heb geprobeerd om stuurboordvisdraad in zijn vrije val te zetten. Dit lukt normaal wel maar het moet heel voorzichtig gebeuren om het juiste punt te vinden. Als je dit snel doet dan lukt het niet. Ik realiseerde mij dit vrijwel direct en ik heb geprobeerd de lier hydraulisch te vieren. Mijn broer heeft tegen de overige opvarenden gezegd dat zij overboord moesten springen. De helling nam toe. Rond, naar mijn beleving, de 45 graden is het schip even blijven hangen. Hierna is hij doorgekanteld. Ik ben via een raam aan bakboordzijde uit de brug ontsnapt en aan bakboord boven gekomen. Ik ben

naar het ankerboeitje van het bootje van de duiker gezwommen. Hier zag ik een aantal mensen die bezig waren om in het bootje te komen. Ik miste mijn broer. Mijn broer is door de duiker uit de HD 147 gehaald. Hierna zijn wij met de boot van de duiker naar Den Helder gevaren. Donderdagavond 8 juni heb ik het materiaal zwaar moeten belasten en is er niets gebeurd en nu, bij minimale belasting, is er iets gebroken.

Beide brandstoftanks waren volgebunkerd door Cryff Bunkerservice. Ook de drinkwatertank was vol.

De kombuisdeur stond open, de brugdeur stond open. Het machinekamerluik was dicht (stalen luik, dicht op eigen gewicht). Het visruimluik was dicht maar niet op de knevels. Het vluchtluk uit het verblijf was dicht en afgekneveld. Het luik van de voorpiek (freeman hatch) was dicht in gesloten stand.

De vislier heeft vier trommels. De bokkentuigen lagen aan dek, klem tegen het lierhok en de opvangbak. Er waren geen borden aan boord. Er zat een klein garnalennetje op de nettentrommel, geschat gewicht ongeveer 80 kilo. De garnalenetel stond nog aan boord. De gieken zijn nooit verlengd of verzwaaard. De opbouw is dezelfde opbouw gebleven sinds ik het vaartuig in mijn bezit heb.

Er waren drie overlevingspakken aan boord. Er was een dispuut met de coöperatie over mijn zwemvesten. Deze lagen nog bij de coöperatie.

Tijdens de hijswerkzaamheden waren alle opvarenden achterop bij de kombuis.

De namen van de opvarenden kunt u vinden in het proces-verbaal van de politie.

Ik schat dat een enkel garnalentuig ongeveer 1300 kilo weegt.

Volgens zeggen waren wij tussen 14.30 en 14.45 uur weer in Den Helder.

Ik heb er geen bezwaar tegen als u een kopie van mijn verklaring aan het KLPD geeft.

Duiker C.J. van Wolferen:

Ik duik voor mijn hobby op wrakken rond Den Helder. Ik duik al 37 jaar. Ik heb een duikdiploma dat overeenkomt met een 'tweestersbrevet'. Ik heb zelf een klein bootje van ongeveer 5,70 meter (Rana 17). Ik heb wel vaker spullen uit wrakken gehaald. Dit was de tweede keer dat ik dit deed met de HD 147 van de heer De Vreugd. De eerste keer was goed gegaan. Dat stuk had een doorsnede van één meter en een lengte van twee meter. Het gewogen gewicht was 2500 kg.

Ik was om 07.00 uur al boven het wrak om als eerste op het wrak te zijn, dit in verband met sportvissers. Ik ben boven het wrak voor anker gegaan. Omstreeks 08.30 uur ben ik te water gegaan en heb ik de condensor opgezocht. Deze condensor had een doorsnede van ongeveer twee meter en een lengte van 3,5 à 4 meter. Aan de voorkant kon ik er een strop onderdoor krijgen. De strop was een kunststof hijsband. Ik heb er twee naast elkaar gezet. Volgens de opkoper konden deze stroppen makkelijk 3,5 ton per stuk hebben. De opkoper is J.J. Vos Metaalhandel, langs de Rijksweg in Den Helder, vlakbij De Kooi.

Aan de achterkant kon ik geen strop zetten want daar kon ik niet bij komen. Omstreeks 08.45 uur was ik weer uit het water. De HD 147 was omstreeks 10.30 uur op de wraklocatie.

Omstreeks 12.30 uur lag de HD 147 vast op het wrak. Ik ben vanwege de stroom aan boord van de kotter gegaan. De stroom was nog te sterk. Omstreeks 13.30 uur is de ankerlijn weer gebroken. Na ongeveer 15 minuten stond de HD 147 weer vast op het wrak. De ankerlijn was doorgeschaafd op een scherp punt, dit heb ik onder water geconstateerd. De stroom was inmiddels voldoende afgenomen om te duiken. De HD 147 liet een blok met een harpsluiting langs de meerlijn zakken. Ik heb de vier ogen van de stroppen over de harp genomen en de bout van de sluiting zat door het oog van het blok. Hierna heb ik doorgegeven dat er langzaam kon worden doorgehaald. Wij zijn begonnen aan bakboordkant. Toen alles strak stond ben ik

gaan kijken. De stropen zaten goed, ze waren niet verschoven. Ze zaten tegen de flens aan. De stropen zaten goed in de sluiting, het blok zat ook goed.

Toen ik boven water was, is de HD 147 gaan halen tot hij een slagzij kreeg. Toen ben ik weer naar beneden gegaan. Wij hebben besloten om stuurboordblok er ook bij te zetten. Om het blok aan de condensor te bevestigen heb ik een strop gekregen van de kotter. Die strop was ongeveer drie meter lang, de diameter schat ik op 18 mm. De strop heb ik bevestigd rond een flens die aan de zijkant van de buitenmantel van de condensor zat. Ik heb deze strop rijgend op zichzelf gezet. Ik heb dus één oog van de strop met een sluiting aan het blok vastgezet. Ik ben uit het water gegaan en in mijn eigen boot geklommen, omstreeks 14.45 uur. Hierna is de HD 147 gaan hijsen. Nadat de HD 147 gestopt was met hijsen ben ik, op verzoek van schipper De Vreugd, weer gaan kijken. De blokken zaten goed, de sluitingen zaten goed, de ogen van de stropen zaten goed in de sluitingen en alle sluitingen zaten op hun plek.

Het zicht onderwater was goed en bleef goed, zeker zo'n 20 meter. De sluitingen waren niet geborgd maar goed ingedraaid. Onder water zag de flens, waar ik de rugstrop opzette, er goed uit (zie detail A). Tijdens de laatste inspectie was de condensor vrij van de bodem; ik schat tussen de twee à drie meter. De condensor hing vrij stil. De strop liep langs de rand van de flens. Ik ben weer naar boven gegaan. Hierna kon de HD 147 gaan hijsen.

Toen ik achter mijn boot in het water lag, zag ik de HD 147 slagzij maken en de mensen te water springen. Wij zijn begonnen met de mensen uit het water te halen (mijn zoon R. van Wolferen, zat in mijn boot). Wij misten de broer van schipper De Vreugd. Toen ik vond dat het veilig was, ben ik gaan kijken en vond hem in de stuurhut. Ik kon hem hieruit halen. Het schip dreef toen op zijn kop. Ongeveer vijf minuten, nadat het schip was omgegaan, had ik het slachtoffer boven water. Wij zijn met mijn boot naar Den Helder gevaren waar wij omstreeks 15.30 uur aankwamen.

Ik had vier dubbele sets bij mij (dubbel 5,7,8 en 10 en een enkel 10). Tijdens de laatste inspectie had ik de enkel 10 om. Ik had nog een dubbel 5,8 en 10 over, dit is voor ongeveer vier uur lucht.

Ik had deze condensor al eens eerder geïnspecteerd.

De hijsdraden liepen niet knijpend tegen het schip.

Mijn dochter wordt vandaag voor de tweede keer geopereerd aan haar been.

Ik heb geen VHF in mijn bootje.

Ik heb er geen bezwaar tegen dat u een kopie van dit verbaal afgeeft aan het KLPD.

Matroos B.J. de Vries:

Ik heb ongeveer twee jaar geleden 1,5 jaar aan boord van een garnalenkotter gevaren. Nu vaar ik sinds 1 januari aan boord van de HD 147.

Wij waren vrijdagavond om 17.00 uur naar huis gegaan. Ik was zaterdagmorgen omstreeks 07.45 uur weer aan boord. Ik was het eerste aan boord.

Omstreeks 08.00 uur zijn wij ijs gaan laden. Wij hebben aan deze steiger de vislijn uit de gieken gehaald. Ik weet niet hoe laat wij naar buiten gingen. Die gieken stonden in de stoomstand. Het visruim luik was dicht, maar waarschijnlijk niet op de knevels. Ik weet niet hoe laat we op het wrak aankwamen. Omstreeks 13.30 à 14.00 uur zijn wij begonnen met de voorbereiding om te hijsen. Wij zijn begonnen met stuurboordkant. De visdraad liep via een blok onder aan de mast naar een blok aan de voorgalg naar een blok aan de achtergalg. Ik weet niet meer waar het eind van de visdraad vast zat. Er werd gehesen via een blok in de visdraad. Wij hebben een gekeurde sluiting laten zakken langs de meerdraad. De blokken liggen normaal voorin. Nadat stuurboorddraad strak werd gezet maakten wij een beetje slagzij, zodanig dat het hoofddek gelijk kwam te liggen met het water. Hierna zijn we

bakboordvisdraad gaan vastmaken. Toen we bakboordvisdraad strak gezet hadden, was de slagzij verdwenen. Hierna is de duiker gaan kijken. De condensor was toen van de bodem. De duiker gaf aan dat er kon worden gehesen. Kort nadat de duiker aangaf dat er kon worden gehesen hoorde ik een knal. Wij kregen slagzij over stuurboord. Arie riep: 'Bart, springen.' Hierna is hij naar binnen gegaan, denk ik. Ik heb aan dek geen draad zien breken. Tijdens het hijsen stonden wij in de kont. Dit moest van de schipper. Ik ben naar het bootje van de duiker gezwommen en heb geholpen om mensen in het bootje te krijgen. Wij misten Arie. De duiker heeft Arie uit de HD 147 gehaald. Wij waren een half uur na het incident in Den Helder. Arie is opgehaald door de Marineambulance.

Ik weet niet of het magazijnluik dicht was. Het machinekamerluik was wel dicht, dit kan niet gekneveld worden. De deur van de kombuis was open. Het noodluik van het logies was dicht. De drinkwatertank was vol. Ik heb deze zelf gevuld. De tongentuigen lagen aan dek, ik weet niet of die vast lagen.

Wij hadden geen visborden aan boord. Volgens mij hebben zij één keer eerder iets uit een wrak gehesen.

Ik heb er geen bezwaar tegen als er een afschrift van dit proces-verbaal aan het KLPD wordt gegeven.

Aan het KLPD heeft -zakelijk weergegeven- verklaard:

Schipper W. de Vreugd (verklaring van 10 juni 2006):

Ik ben de broer van het slachtoffer Arie de Vreugd en ben schipper van het visserschip HD 147, genaamd "Wilhelmina". Het schip is eigendom van De Vreugd Visserij B.V. gevestigd; Rijkswerf 78, 1786 PX Den Helder.

Vandaag, op zaterdag 10 juni 2006, omstreeks 08.30 uur, voeren wij de haven van Den Helder uit met de HD 147. We waren met zes man aan boord. Arie de Vreugd, Remco van Wolferen, Bart de Vries, Suzanne van Wolferen, Martijn, waar ik de achternaam niet precies van weet en ikzelf. Remco is de zoon van Kees van Wolferen. Kees lag al op locatie boven het wrak bij de Haakse Gronden, nabij de 'Middelrugboei'. Kees is een maat van mij en een officieel duiker. Bart de Vries is matroos aan boord van de HD 147. Suzanne van Wolferen is de dochter van Kees, en Martijn is haar vriend.

We zouden gaan duiken op een geregistreerd wrak. Dit hadden we een week of twee geleden al eerder gedaan. Kees duikt daar al jaren op. De reden was dat we spullen wilden bergen. Het gaat dan om een condensor van een oud stoomschip, want daar zit veel koper in. Dat koper wilden we weer doorverkopen om wat centen bij te verdienen. Dit wordt gedaan op eigen initiatief en er is geen sprake van contractwerk of wat dan ook. De opbrengst wordt dan verdeeld onder ieder die meegewerkt heeft. Twee weken geleden ging alles perfect, toen hebben we ook het nodige geborgen, ook een condensor, maar die was kleiner.

Kees lag daar al met zijn visboot, type Rana. Hij had het wrak al afgedregd en een ankerlijn uitstaan. Toen kwamen wij met de HD 147, omstreeks 10.00 uur. Het weer was goed, wind oost, kracht 3 Bft., geen swell. De eb liep tot 13.30 uur. Tegen 13.00 uur hadden we de ankerlijn aan boord genomen en hebben we gewacht tot het tij afnam. Tegen 12.30 uur hebben we de hijslijn bevestigd aan de condensor. Kees had die ochtend de hijsstroppen aangebracht op de condensor. Voor het vertrek uit Den Helder hadden we de vislijnen al uit de gieken gehaald. We hijsen vanaf de lier naar een blok aan de voormast, dan via een voorgalg ter hoogte van de voormast naar een galg op het achterschip. We hijsen met beide hijslijnen. We hadden eerst op stuurboord vastgemaakt en via deze hijslijn merkte ik dat de condensor loskwam van de zeebodem, want ik voelde hem op het zeetje op de bodem stoten. De kotter

maakte toen zo'n 15 graden slagzij door het gewicht. Ik bediende de lier. Arie stond op het achterschip en had communicatie met Kees die na elke actie even onderwater ging kijken hoe het eruit zag. Het was daar ongeveer 13 meter diep. Ik bepaalde toen dat we bakboordhijslijn ook vast zouden maken. Kees heeft deze toen ook vastgemaakt. We zijn toen op beide lijnen gaan hijsen. Ik heb toen eerst de kotter stabiel gelegd. Kees is toen weer naar beneden gegaan. Kees vond dat alles er goed uitzag. Beide stropen zaten goed. Hij ging toen ongeveer een halve tot één meter boven de zeebodem. Kees is toen weer gaan kijken, alles zag er goed uit. Ik ben op beide lijnen zachtjes gaan hijsen. De lier werd niet maximaal belast, hij draaide op minimumkracht. Kees zag dat de condensor niet helemaal recht hing. De stuurboordkant hing iets hoger dan de bakboordkant. Toen Kees weer boven was, ben ik door gaan hijsen. De lier is hydraulisch en wordt aangedreven door de hoofdmotor via de koppeling. Op de koppeling zit een PTO, dat is een hydraulische pomp. De hoofdmotor draaide stationair. De lier werkte naar behoren en de bediening gebeurt vanaf de brug, waar ik dan ook stond.

Arie kwam naar me toen vanaf het achterdek en zei dat ik kon gaan hijsen. Hij stond naast mij op de brug. Toen de condensor ongeveer twee meter boven de zeebodem hing, knapte de bakboordhijslijn of strop waarschijnlijk. Ik weet niet wat er knapte. Ik zag dat alle spanning van de bakboordlijn was. De kotter ging meteen overhellen naar stuurboord. Ik heb toen meteen stuurboordlijn gevierd. De kotter kwam niet terug en kantelde door over stuurboord. Alle anderen stonden op het achterschip. De kotter ging op zijn zij.

De stuurboordzijdeur van de brug stond open en daar liep meteen water binnen. Toen de brug volstond ben ik via het stuurboordvoorraam uit de brug gezwommen. Arie was op het moment dat de lijn knapte naar achteren gelopen om iedereen op het achterdek te zeggen dat ze van boord moesten. De kombuisdeur achter stond open. Arie moet toen teruggekomen zijn naar voren, waarschijnlijk om mij te helpen. Kees lag toen nog in het water. Kees is toen meteen naar de brug van het schip gegaan via de kombuisdeur. Hij heeft Arie toen uit het schip gehaald. De rest zat al in de vlet. We hebben Arie toen ook aan boord van de vlet genomen en zijn richting Den Helder gevaren. We konden niemand alarmeren want de telefoons waren nat of weg. We zijn toen naar het reddingsstation gevaren voor hulp. De hele reis hebben we gereanimeerd en dat is later overgenomen door de mensen van de KNRM toen we daar aankwamen.

Wat er fout gegaan is weet ik niet. We werkten alleen met goedgekeurde sluitingen. De vislijnen zijn ongeveer een half jaar oud. Normaal gesproken vissen we één tot anderhalf jaar met een lijn. De bedoeling was om de condensor onder het schip naar de haven te brengen en daar op de kant te hijsen. Normaal gesproken vissen we op garnalen.

Schipper W. de Vreugd (verklaring van 19 juni 2006):

Ik wens graag nog een aanvullende verklaring af te leggen in aanvulling op mijn eerder afgelegde verklaring van 10 juni 2006.

In mijn eerdere verklaring begon mijn verhaal met de uitvaart uit de haven van Den Helder. Daar is eigenlijk nog het nodige aan vooraf gegaan. De kotter lag aan het eerste steigertje van de Vissershaven van Den Helder bij de afslag. Daar zijn we ook aan boord gestapt omstreeks 08.15 uur. We zijn toen naar de Onderzeebootsteiger gevaren om ijs te laden. Dat was alvast voor komende week. Dat was 1,5 ton ijs. Dat lag gewoon in het ruim. Toen hebben we de bakboordgiek laten zakken en de vislijn uit de giek en het vistuig geschoren. We hebben toen een los touw door het visblok aan het einde van de giek geschoren. Hetzelfde hebben we toen met het stuurboordvislijn en vistuig gedaan. De stuurboordgiek hebben we toen ook opgetopt nadat we ook hier via het visblok een touw hadden geschoren.

Toen zijn we gaan varen. Buiten de haven op de rede heeft mijn broer Arie de gieken laten zakken, dat was nagenoeg horizontaal. We hebben toen die beide touwen met de hand strak getrokken en vastgezet op de verschansing aan beide zijden. Toen hebben we beide gieken opgetopt. De gieken stonden toen onder een hoek van 60 à 70 graden en stonden strak in de touwen. Dit om te voorkomen dat ze gaan slingeren. Vervolgens sluit het aan op het begin van mijn eerdere verklaring.

Op uw vraag met betrekking tot het vrijboord op het moment dat de condensor onder het schip hing, kan ik u verklaren dat er geen water aan dek stond en dat de kotter gewoon stabiel lag. Het gewicht hing er toen al minstens 15 minuten in.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad op 30 mei 2007 hebben aanvullend verklaard:

Matroos B.J. de Vries:

Ik voer destijds ongeveer een jaar als matroos aan boord. Bij het vissen haalden wij per trek in het totaal zo'n 800 kilo vis, dat is dus ongeveer 400 kilo per kant.

Er waren tijdens de ramp passagiers aan boord die geen bepaalde werkzaamheden te verrichten hadden. Ze waren er alleen om te kijken. Willem had mij gevraagd of ik voor deze klus mee wilde gaan. Ik zou dan eventueel iets extra's kunnen verdienen. Ik had geen specifieke taak voor dit werk gekregen.

Ik wist dat er al eerder een condensor was opgehaald, ik ben daar niet zelf bij geweest. Ik had er wel foto's van gezien. Ik was in de veronderstelling dat de condensor die wij nu gingen ophalen ongeveer 4000 kilo zou wegen.

De week voor het ongeval hadden wij dicht bij de kust gevaren en zijn wij vast komen te zitten. Het vistuig is toen verbogen, maar wij hebben geen probleem met de winch gehad. Ik had aan de schipper gevraagd hoe de condensor eruit zou worden gehaald. Het was de bedoeling dit te doen met twee hijsdraden, een aan bakboord en een aan stuurboord. Ik heb meegeholpen deze hijsdraden in te scheren. Wij gebruikten harpsluitingen. Bovendien heb ik de gieken vastgezet. Ik laat u aan de hand van een door u getoonde tekening zien hoe de hijsdraden waren ingeschoren. De vislier had volgens mij vier trommels. Deze konden apart worden bediend en met een hendel konden ze in z'n vrij worden gezet.

Ik heb gezien dat de duiker met zijn eigen stropen naar beneden is gegaan.

Er lag een slijptol klaar, maar wij dachten niet dat er iets zou gaan gebeuren. Er was ook niets afgesproken voor het geval er iets verkeerd zou gaan.

Toen de stropen waren aangebracht is er aan een kant gehieuwd. De hijsdraad kwam strak te staan en het schip viel toen scheef zodat er water door de waterloospoort kwam. Ik laat u een en ander zien op een door u getoonde tekening. Op dat moment had ik het gevoel dat ik liever in het bootje van de duiker zou willen zijn.

Op een gegeven moment knapte een touw waarmee wij aan het wrak vast lagen. Het was niet de strop waarmee gehesen werd; dat gebeurde later. Iedereen stond in opdracht van de schipper, in verband met het mogelijk breken van de hijsdraden, achterop. Alleen Willem stond op de brug.

Vervolgens is men op beide kanten gaan hieuwen totdat de condensor ongeveer vier meter boven de zeebodem was. De waterdiepte bedroeg ongeveer vijftien meter. Daarna is men verder gaan hijsen. Plotseling hoorde ik een knal en het schip viel heel snel om. Ik zag Arie naar binnen rennen. Ikzelf ben van het schip af gesprongen en naar het bootje van de duiker

gezwommen. Later zijn ook de anderen daarin gekomen. Wij misten Arie onmiddellijk en Kees heeft hem toen uit de brug gehaald, ik denk zo'n twee minuten na het omslaan. Daarna zijn we direct naar Den Helder gevaren.
Pas later heb ik gehoord dat er een strop was gebroken.

C.J. van Wolferen:

Ik duik nu ongeveer 38 jaar en ik heb een tweestersbrevet volgens de NOB-opleiding. Ik kende het wrak en ik wilde de condensor ophalen om onder meer mijn hobby te kunnen financieren. Ik kende de HD 147 en haar schipper goed. Volgens mij ging het in z'n vrij zetten van de winch met lucht.

De eerste condensor kwam ook uit dit wrak, deze woog ongeveer 2500 kilo. De twee condensoren lagen dicht bij elkaar. Wij dachten dat de tweede condensor ongeveer vier of vijf keer zo zwaar zou wegen. Ik heb dit met de schipper besproken. Het wrak ligt op ongeveer vijftien meter diepte.

Aan een kant gebruikten wij twee gekeurde stroppen van vier ton per stuk. Deze stroppen waren van mij. Aan de andere kant zouden wij stroppen van de schipper gebruiken. Ik ging ervan uit dat hij zelf voldoende stroppen bij zich had.

Van te voren hebben de schipper en ik het even over de stabiliteit gehad. Eerst zou de ene kant worden gehesen, daarna de andere kant. Er was niet tevoren besproken wat te doen als het eventueel verkeerd zou gaan.

Om te communiceren moest ik telkens naar boven komen. Het eerste paar stroppen kon ik met een stok onder de condensor krijger. Deze waren bevestigd aan de stuurboord vislijn. De schipper is toen een stukje gaan halen; ik was toen bij mijn eigen bootje. Mijn stroppen waren brede kunststof stroppen.

In eerste instantie viel het schip ongeveer tien graden scheef zodat het water door een waterloospoort aan dek kwam. Daarna heb ik de strop aan de andere kant aangebracht. Ik laat u op een door u getoonde foto zien waar ik de stroppen heb aangebracht. Alles zag er betrouwbaar uit. Vervolgens zouden er nog extra stroppen worden bij gezet als de condensor vierkant boven de bodem hing, maar zover is het nooit gekomen omdat die ene strop brak en het schip omviel.

Toen het schip omviel was ik bij mijn eigen bootje. Alles gebeurde heel erg snel. Willem vroeg waar Arie was en ik ben toen direct het stuurhuis ingegaan en heb Arie eruit gehaald. Ik schat dat dit in minder dan vijf minuten na het omslaan is gebeurd.

Wij konden geen contact maken met de wal omdat ik geen telefoon in mijn bootje had. We zijn onmiddellijk gaan reanimeren terwijl mijn zoon naar Den Helder voer.

Twee weken later ben ik weer naar dat wrak gegaan. Ik denk dat de condensor tegen de schroef van het wrak is aangekomen en dat dit de oorzaak is geweest dat de strop is gebroken. De HD 147 ligt nu rechtstandig op het andere wrak. De strop is gebroken op ongeveer een meter van het oog.

Ik weet niet hoe het komt dat pas na zestig jaar is besloten om deze condensoren uit het wrak te halen. Ik weet ook niet hoe vaak dit soort duiken wordt uitgevoerd. Voor mij was dit de tweede poging.

W.P. Visser, expert stabiliteit van de Inspectie Verkeer en Waterstaat:

De stabiliteit wordt bepaald door het doen van een hellingproef. De gegevens van deze proef worden gecheckt aan de hand van de geldende criteria. Als bij ons ingrijpende veranderingen

aan het schip worden gemeld, wordt een nieuwe hellingproef uitgevoerd. Er worden door de SI regelmatig inspecties uitgevoerd.

Bij dit soort schepen wordt er twintig procent extra vereist in verband met de boomkorren. Ik weet niet wanneer de laatste hellingproef bij dit schip is uitgevoerd. De schipper behoort de stabiliteitsgegevens van het schip te hebben. De SI heeft deze ook. Het laatste stabiliteitsboek van dit schip dat ik heb gezien was van 1997.

Om een dergelijke condensor met dit schip te lichten zou ik het zo doen dat het aangrijpingspunt zo dicht mogelijk bij de kont van het schip zou komen te liggen. Dan is er alleen sprake van een verandering in de trim. Nu was volgens mij het aangrijpingspunt veel te hoog, waardoor de stabiliteit slechter werd.

Om het omslaan te voorkomen had onmiddellijk de vislijn aan de andere kant moeten worden gekapt, maar ik begrijp dat daarvoor geen tijd meer is geweest.

4. Het standpunt van de Inspecteur

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

Op 10 juni 2006 kapseisde het Nederlandse vissersvaartuig “Wilhelmina” HD 147, tijdens bergingswerkzaamheden op zee, waarbij één opvarende gewond raakte en één opvarende om het leven kwam.

De schipper, tevens eigenaar, van de HD 147 vertrok 's morgens vanuit Den Helder met als bestemming een wrak nabij de “middelrug” boei. Aan boord waren nog twee bemanningsleden, waaronder zijn broer, en drie passagiers. Met behulp van een duiker die al ter plaatse was, zou uit het wrak een condensor worden geborgen. Het plan was om de condensor onder het schip te hijsen, door middel van een draad aan stuurboord en een draad aan bakboord via de hekgalgen, en zo te vervoeren. Het vistuig was hiervoor aangepast. Op aanwijzing van de duiker die onder water de hijsstroppen had bevestigd, werden bakboord- en stuurboorddraden strakgetrokken en begon daarna het hijsen. Al snel werd een knal gehoord. Het schip kreeg hierop een grote slagzij over stuurboord, bleef nog even hangen en kapseisde daarna. Een passagier raakte hierbij ernstig gewond aan haar been. Op de broer van de schipper na kon iedereen zich in veiligheid brengen. Kort daarna werd hij uit de brug gehaald door de duiker. Met de boot van de duiker voeren ze terug naar Den Helder. Zijn boot was niet voorzien van communicatiemiddelen en zodoende kon geen hulp worden ingeroepen. Na aankomst in Den Helder bleek de broer van de schipper te zijn overleden.

Tijdens een latere inspectieduik was te zien dat één strop gebroken was. Als gevolg van de gebroken strop is het gewicht van de condensor aan één kant komen te hangen. De meest aannemelijke oorzaak van het kapseizen is dat de stabiliteit van het schip onvoldoende was met het gewicht van de condensor hangend aan één kant.

In het geldende Vissersvaartuigenbesluit 1989, Art. 316 is het vervoer van lading zoals deze condensor verboden. Het behoort tot de verplichtingen van de kapitein om zich hieraan te houden (Vissersvaartuigenbesluit 1989, Art. 338). De schipper nam daarbij een onaanvaardbaar risico voor het schip en de opvarenden om zo'n specialistisch werk uit te voeren met een schip dat daar niet voor bestemd is. Hij heeft zich niet genoeg gerealiseerd dat een kleine fout of falen van materiaal, desastreuze gevolgen kon hebben.

Het belang van dit onderzoek is met name het onder de aandacht brengen van de gevaren die het bergen van materiaal op zee met zich mee brengen. Het gegeven dat korte tijd na dit ongeval een ander vissersvaartuig dezelfde operatie heeft uitgevoerd geeft al aan dat meerdere schippers zich onbewust zijn van die gevaren. Voor een bergingsoperatie als deze is naast deskundigheid, voor het doel geschikt materiaal vereist. Een vissersvaartuig is voor dat doel niet bestemd en ontworpen.

Ik concludeer uit het bovenstaande dat de schipper in strijd met de wet heeft gehandeld en nalatig is geweest met betrekking tot de veiligheid van het schip en de opvarenden. Echter, gezien de ernst van zijn persoonlijke drama bij deze ramp, het verlies van zijn eigen broer en schip, vind ik een tuchtrechtelijke maatregel niet op zijn plaats. Ik vraag daarom de Raad geen maatregel van tucht uit te spreken.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De “Wilhelmina” HD 147 was een garnalenkotter met een lengte van 21.10 meter. De kotter, de voormalige BR 47, werd in 1964 gebouwd. De schipper is sinds 1991 eigenaar van het schip en is in het bezit van het visserijdiploma SW 5. Volgens de Staat van Voorgeschreven Bemanning diende het schip bemand te worden door drie man, te weten; twee bemanningsleden met het visserijdiploma SW 4 en één gezet.

Op 10 juni 2006 lag het schip afgemeerd in Den Helder aan steiger 1 van de afslag. Het schip zat vol brandstof en drinkwater. Om 08.15 uur waren de schipper, zijn broer en matroos B.J. de Vries aan boord. Zij verhaalden het schip naar de onderzeebootsteiger om ijs te laden. Na het laden van het ijs lieten zij beide gieken zakken om de visdraden uit te scheren. Zij wilden de visdraden later als hijsdraden gebruiken om een condensor uit wrakstukken op te vissen. De diameter van de visdraad was 18 mm (omtrek 2,2”, breeksterkte minimaal 11 ton). Nadat de visdraden waren uitgeschoren nam men een ‘Nymplex’-lijn door het visblok om te voorkomen dat het visblok heen en weer zou slingeren als de giek, in de stoomstand, weer werd vastgezet. Eenmaal op zee werden de gieken later nagenoeg horizontaal gezet.

Omstreeks 09.15 uur vertrok men van de onderzeebootsteiger. Aan boord waren toen, de schipper, zijn broer, matroos De Vries, een zoon van duiker Van Wolferen en de dochter van de duiker met haar vriend. Het vertrek werd aan de Verkeerscentrale gemeld. Vervolgens vertrok men via het Schulpengat naar zee, met als bestemming de MR-boei (Middelrugboei), circa 5 mijl buitengaats. Drie weken tevoren had men op deze positie een condensor van circa 2500 kg uit de wrakstukken gehaald. Met een enkele lijn aan bakboord takelde men de condensor op. Daarna sjoerde men de condensor in de zij vast. Nu was men van plan om een tweede condensor op te halen. Deze condensor was groter dan de eerste en men wilde de condensor met de twee vislijnen onder het schip hieuwen en zo terug naar Den Helder varen. Daar zou men dan de condensor met een kraan uit het water halen.

Om 10.15 uur kwam men op de locatie van het wrak aan. De duiker die hen bij het karwei zou helpen, was met een andere zoon met zijn eigen boot naar het wrak gevaren.

Na enig manoeuvreren lag de HD 147 vast aan een lijn die door de duiker op het wrak was vastgemaakt. Daarna wachtte men het tij af. Het weer was goed. Er stond een noordoosten wind met een kracht van 3 Bft. en de deining bedroeg circa een halve meter.

Vanaf de winch liet men de visdraad, via een blok onder aan de mast en een blok aan de voorgalg, naar een blok op de achtergalg lopen. Dit werd zowel aan stuurboord als aan bakboord zo gedaan. Er werd verder gebruik gemaakt van een hijsblok en de vaste part van de vislijn werd op de achtergalg vastgezet. Voor de blokken gebruikte de schipper zijn reserveblokken. Wat precies de werkbelasting van de blokken was, wist de schipper niet. De visdraden zaten op een lier die uit vier trommels bestaat.

Tussen 11.30 en 12.00 uur bemerkte de schipper dat de ankerlijn op het wrak was gebroken. Volgens de GPS waren zij reeds een mijl afgedreven. De duiker zette een nieuwe lijn op het wrak vast. Met behulp van de hoofdmotor manoeuvreerde de schipper weer naar het wrak toe en werd de nieuwe lijn, omstreeks 13.00 uur, aan boord vastgezet. Daarna begon men met de voorbereidingen om de condensor aan te slaan. Om 13.26 uur was het LW Den Helder.

De stroomsnelheid bedroeg toen circa 0,6 knoop.

Men gebruikte de ankerlijn om eerst het hijsblok met de stuurboordvislijn te laten zakken. Tijdens de werkzaamheden stonden de kombuisdeur en de brugdeuren open. Het luik en het visruim waren dicht maar zaten niet op de knevels. Het luik naar het magazijn en de toegangen naar de voorpiek en de verblijven waren ook dicht.

De duiker bracht aan één kant van de condensor twee stroppen aan, bevestigde die met een 6,5-tonssluiting op het oog van het stuurboordhijsblok. De stroppen die de duiker zelf had meegenomen bestonden uit kunststof grommers. Op aanwijzingen van de duiker werd de stuurboordhijsdraad stijf gezet, zodat de duiker kon zien of de stroppen goed zaten. Nadat de schipper van de duiker te horen kreeg dat alles goed zat, hieuwde hij de hijsdraad nog circa één meter door. De condensor rustte nog met de andere zijde op de bodem. De kotter kreeg een slagzij van 15 tot 20 graden, waarbij het hoofddek gelijk kwam met de waterlijn. De schipper vierde de hijslijn iets om de slagzij te verminderen. Wel hield hij voldoende spanning op de lijn.

Vervolgens werd de bakboordvislijn, inclusief blok, naar beneden gelaten en met een verdeelstrop op een flens van de condensor vastgemaakt omdat de duiker aan die kant geen strop onder de condensor door kon krijgen. Hiervoor gebruikte de duiker een strop van het schip zelf. Deze strop had een diameter van 14 mm en werd aan boord gebruikt als zakeindstrop. Het was een stalen strop met een hart van touw. De ogen waren gesplitst. De strop werd rond de flens genomen en daarna door het andere oog genomen en op het blok met een sluiting vastgezet. Op verzoek van de duiker werd de bakboordvislijn stijf gezet. Toen de schipper het groene licht kreeg om te gaan hijsen, heeft hij eerst zodanig gehesen dat het schip recht kwam te liggen. Daarna hees hij de beide visdraden gelijktijdig in waardoor de condensor circa 1,5 meter vrij van de wrakstukken en de zeebodem kwam. Tijdens het hieuwen waren alleen de schipper en zijn broer op de brug. De anderen hielden zich, in opdracht van de schipper, op bij het achterschip. De schipper zette de lier op de rem en uit zijn werk. De rem hield het gewicht zonder problemen. Daarna controleerde de duiker weer of de stroppen goed zaten. Hij constateerde dat de bakboordkant iets lager hing. De stroppen zaten verder goed en de schipper kreeg het groene licht om te gaan hieuwen. Toen de schipper weer wilde gaan hieuwen hoorde men een luide knal en kreeg het schip een slagzij over stuurboord. De schipper probeerde de stuurboordvisdraad in de vrije val los te gooien maar kreeg de winch niet uit zijn werk. Vervolgens probeerde hij de draad hydraulisch te vieren.

Voorzorgsmaatregelen om de draad te kappen of door te knippen waren niet genomen. De kotter kreeg echter steeds meer slagzij en de broer van de schipper riep iedereen toe om overboord te springen. De kotter bleef bij een slagzij van 45° even hangen, maar kantelde daarna snel door waardoor de kotter kapseisde. De schipper kon door het raam aan bakboord uit de brug ontsnappen. Toen hij boven water kwam, zwom hij naar het ankerboeitje van de

boot van de duiker toe. Iedereen, behalve de broer van de schipper, was daar aanwezig. Deze werd circa vijf minuten later door de duiker in bewusteloze toestand uit de HD 147 gehaald. Het gezelschap voer vervolgens op naar Den Helder waar men omstreeks 15.30 uur arriveerde. Onderweg heeft men getracht het slachtoffer te reanimeren. Omdat alle telefoons te water waren geraakt was het niet mogelijk om contact met de wal te leggen.

Duiker Van Wolferen is in het bezit van een duikdiploma dat overeenkomt met een "twee sters-brevet" en duikt al 37 jaar. Het was de tweede keer dat hij met de schipper van de HD 147 naar het wrak ging. De condensor die ze de eerste keer hadden opgevist had een lengte van 2 meter en een doorsnede van 1 meter. Het gewicht was circa 2500 kg. De tweede condensor had een lengte van circa 4 meter en een doorsnede van 2 meter. Hij kon aan één kant van de condensor twee kunststof hijsbanden aanbrengen. Deze banden konden volgens de opkoper van het materiaal makkelijk 3,5 ton elk verwerken. Nadat de HD 147 voor de tweede keer op het wrak had vastgemaakt werd het stuurboordhijsblok, inclusief een harpsluiting via de ankerlijn neergelaten. De vier ogen van de hijsbanden werden om de harp genomen, waarna de sluiting aan het blok werd bevestigd. Toen alles strak stond, controleerde de duiker of de stropen goed zaten. Daarna heeft hij het bakboordblok met een strop van de kotter op een flens aan de condensor bevestigd. Hij deed dit omdat hij daar geen strop onder de condensor door kon steken. Deze strop werd rijgend ingeschoren. Het oog werd met een sluiting op het blok vastgezet. Vervolgens is de schipper gaan hijsen. Nadat alle lijnen goed strak stonden ging de duiker weer naar beneden om te kijken of de stropen en de sluitingen nog goed zaten. De sluitingen waren niet geborgd maar goed ingedraaid. Bij deze laatste inspectie hing de condensor circa 2 tot 3 meter vrij van de bodem. De stropen zaten goed, alleen hing de condensor niet geheel horizontaal, aan bakboord iets lager. De duiker zwom naar zijn boot en gaf de schipper van de HD 147 het groene licht om te gaan hieuwen. Vanaf zijn boot zag de duiker dat de HD 147 slagzij begon te maken en dat er mensen overboord sprongen. De duiker en zijn zoon, die ook in de boot zat, haalden de drenkelingen aan boord. De broer van de schipper werd daarbij vermist. Toen de duiker van oordeel was dat het veilig was om naar de gekapseide kotter te duiken, is hij te water gegaan en trof de broer van de schipper in het stuurhuis aan. Tussen het kapseizen van de kotter en het boven water halen van het slachtoffer heeft ongeveer vijf minuten gezeten. De dochter van de duiker, die zich tijdens de ramp aan boord van de HD 147 bevond, verwondde haar been bij deze ramp.

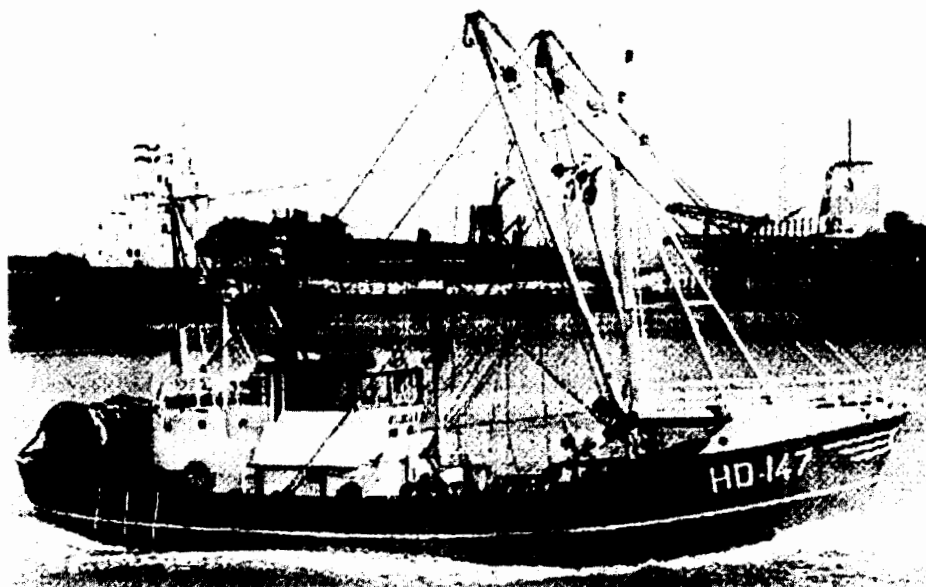
Het is later duidelijk geworden dat de strop op de bakboordvislijn het heeft begeven. Hierdoor kwam het gehele gewicht van de condensor aan stuurboordkant van de kotter te hangen en is de kotter gekapseid.

De condensor, die later door anderen werd geborgen, bleek een gewicht te hebben van 14 ton. De condensor, een ketel vol koperen pijpen, was afkomstig uit het wrak van het passagiersschip "Madrid" dat als onderdeel van een Duits konvooi in december 1941 onderweg was van Hamburg naar Rotterdam. Het schip werd door de geallieerden gebombardeerd, vloog in brand en strandde op de Haaksgonden. Na een aantal zware stormen was het schip volledig stukgeslagen en bleven de restanten achter op de zeebodem. De gezonken HD 147 ligt nu precies bovenop de wrakresten van de "Madrid".

Beschouwing

De Raad wil allereerst zijn medeleven betuigen aan de nabestaanden van het slachtoffer.

De ramp



Oneigenlijk gebruik van het schip, onvoldoende kennis van de uit te voeren werkzaamheden en het hierbij te gebruiken materiaal, en het verkeerd interpreteren van de stabiliteit liggen ten grondslag aan deze ramp.

Oneigenlijk gebruik

De kotter had een lengte van 21,10 meter. Vissersschepen tot een lengte van 24 meter vallen nog onder het Vissersvaartuigenbesluit 1989.

Hoofdstuk 13 (vervoer van personen en lading) paragraaf 2, lid 1 (artikel 316) geeft aan wat aan boord van deze vissersschepen als lading moet worden verstaan.

Hieronder wordt verstaan:

- De vangst
- Middelen voor de verwerking en de conservering van de vangst.

Het vervoer van goederen, anders dan het bovengenoemde, is verboden.

Het vervoeren van de condensor was dus in strijd met bovenstaand artikel.

Onvoldoende kennis

Het ontbrak de schipper aan voldoende kennis om de werkzaamheden uit te voeren.

De eerste condensor had een lengte van 2 meter en een diameter van 1 meter. Het gewicht van deze condensor was 2,5 ton. De condensor die men wilde bergen had een lengte van 4 meter en een diameter van 2 meter. Indien deze condensor dezelfde samenstelling zou hebben gehad als de eerder geborgen condensor, dan zou het gewicht van deze condensor 19.6 ton geweest zijn.

Gezien het materiaal dat men gebruikte, is de Raad van oordeel dat men niet met een dergelijk gewicht rekening gehouden heeft. De duiker verklaart dat hij dacht dat de condensor vier maal

zo zwaar zou zijn als de andere. Matroos De Vries was in de veronderstelling dat de condensor circa 4 ton zou wegen. De schipper zegt in zijn verklaringen niets over het gewicht van de condensor. Uiteindelijk bleek de condensor een gewicht te hebben van 14 ton. Twee kunststof grommers werden om één kant rond de condensor genomen. Aan de andere kant zou men een strop van het schip gebruiken. Omdat de duiker deze niet onder de condensor door kon nemen, bevestigde hij de strop om een flens bovenop de condensor.



Na enkele slagen rond de flens te hebben genomen, stak hij het ene oog door het andere oog en bevestigde de strop met één oog op het bakboordhijsblok.

Tijdens de openbare zitting van de Raad verklaarde de duiker dat hij de condensor aan die kant alleen maar wilde ophijzen om daarna een nieuwe strop onder de condensor door te nemen. De extra stroppen zouden worden aangebracht als de condensor vierkant boven de bodem hing. In zijn verklaring ten overstaan van de Scheepvaartinspectie op 20 juni 2006 rept de duiker hier niet over. In deze verklaring haalt de duiker wel stuurboord en bakboord door elkaar. Volgens deze verklaring bracht men eerst de stroppen aan bakboord aan en daarna pas de strop van het schip aan stuurboord. De schipper verklaarde dat, nadat de condensor aan beide kanten in de vislijnen hing en de duiker de stroppen had gecontroleerd, hij het groene licht kreeg om te gaan hieuwen. Dit was naar het oordeel van de Raad het moment geweest om de extra stroppen aan bakboord aan te brengen, als men dat al daadwerkelijk van plan was. Voor de strop aan bakboord gebruikte men een zakeindstrop van 14 mm met een hart van touw. Deze werd rijgend aangebracht op een scherpe flens. Veel is er niet voor nodig om op deze manier een strop te laten breken. De Raad is van oordeel dat het werken op deze manier getuigt van grote onkunde. Men heeft tevens verzuimd om maatregelen te treffen om bij enige calamiteit de visdraden te kappen, door te knippen of door te slijpen. Ook werden hierover geen afspraken gemaakt.

Als de duiker daadwerkelijk een andere strop rond de condensor had willen nemen, dan had de schipper hiervoor de condensor niet zo hoog op hoeven hieuwen.

De Raad moet concluderen, ook gezien de verklaringen van de schipper zelf, dat het niet de bedoeling is geweest om de condensor aan bakboord te voorzien van extra stroppen, maar de condensor zoals die was aangeslagen op te hijsen en te vervoeren.

De stabiliteit.

Toen de condensor in het stuurboordhijsblok was ingepikt, begon de schipper te hieuwen. Toen er kracht op de stuurboordvisdraad kwam te staan en de condensor aan een kant van de zeebodem gelicht werd, kreeg het schip een helling. Deze helling was zo groot dat het dek gelijk met de waterlijn kwam. Het water kwam reeds door de loospoorten aan dek.

Er hing nu 7 ton (de helft van het totale gewicht) aan de stuurboordvisdraad. De schipper had moeten beseffen dat als het gewicht aan stuurboord groter zou worden, de helling groter zou

worden, het dek verder onder water zou komen en de breedte drastisch zou afnemen. De breedte (B) is een belangrijk criterium voor de stabiliteit.

Dit impliceert dat indien de breedte sterk afneemt ook de stabiliteit drastisch vermindert. Dit kan uiteindelijk resulteren in het volledig kapseizen van het schip. Het open staan van de kombuisdeur en het 'vrije water' aan dek hebben waarschijnlijk het proces versneld. Toen het dek bij het halve gewicht van de condensor al onder water kwam te staan, had de schipper de berging onmiddellijk moeten stoppen.

Om de hekgalg als aangrijpingspunt van de last te nemen is ook al geen goede keuze geweest. Dit punt ligt boven het zwaartepunt van het schip. Men had de last lager moeten laten aangrijpen en in hart schip.

Het oordeel van de Raad

Gezien het bovenstaande moet de Raad concluderen dat de ramp geheel te wijten is aan het handelen van de schipper. Allereerst had de enkele omstandigheid dat hij de condensor met zijn schip niet mocht vervoeren hem ervan moeten weerhouden de operatie uit te voeren. In ieder geval had hij, toen hij desondanks toch besloot de operatie uit te voeren, zich beter in het gewicht van de condensor, waarvan de maten bekend waren, moeten verdiepen. Overigens had hij zich ook beter dienen voor te bereiden en zich met name op het gebied van de breeksterkte van de verschillende door hem gebruikte materialen en de stabiliteit van zijn schip moeten oriënteren.

Bij het scheefvallen van het schip tot de deklijn, terwijl slechts de helft van het gewicht gehesen werd, had hij de berging moeten staken. Tevens had hij maatregelen moeten treffen om bij calamiteiten de lijnen te kunnen kappen. Ook had aan dek alles hermetisch gesloten moeten zijn. Zowel de voorbereiding van de operatie als de uitvoering ervan was volstrekt onvoldoende. Daarenboven was het gebruikte materiaal ongeschikt, dan wel was niet vastgesteld dat het geschikt was. Met betrekking tot al deze punten schoot de schipper tekort. Gezien de tragische gevolgen van deze ramp, het verlies van zijn broer en zijn schip, acht de Raad, evenals de inspecteur, het nemen van een maatregel van tucht niet meer aangewezen.

Beslissing

Gezien het bovenstaande is naar het oordeel van de Raad voor schipper W. de Vreugd, geboren 06 november 1953 te Den Helder, een maatregel van tucht niet aan de orde.

Lering

Het bergen van zware objecten uit zee is werk dat alleen door specialisten met adequaat materiaal veilig kan worden uitgevoerd. Men dient hiervoor tevens alleen schepen te gebruiken die voor dergelijke werkzaamheden zijn toegerust.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plaatsvervangend voorzitter, R.M. Heezius, ing. W. Visser, ing. J.C.H. de Neef en J. van Urk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel en uitgesproken door mr. D. Roemers, ter openbare zitting van de Raad van 6 juli 2007.

D. Roemers
plaatsvervangend voorzitter

D.J. Pimentel
secretaris

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:
www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart