

Nr. 26

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de stranding op een zeewering van de Nederlandse niet-zelfvarend werkponon "MB 101", ten anker liggend voor de kust van Sea Palling, Norfolk, Engeland, als gevolg van het breken van een ankerkabel.

Op 1 januari 1995 is de Nederlandse niet-zelfvarend werkponon "MB 101", ten anker liggend voor de kust van Sea Palling, Norfolk, Engeland, als gevolg van het breken van een ankerkabel, gestrand op een zeewering.
Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 19 mei 1995, dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

1. Gang van het gehouden onderzoek

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

- een staat van inlichtingen betreffende de niet-zelfvarend werkponon "MB 101";
 - twee ambtsedige processen-verbaal, opgemaakt door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk schipper G.M. Bierman en uitvoerder M. Hubregtse;
 - een fotocopie van een brief d.d. 23 januari 1995, ref. ALI/95/1.003, van Boskalis Zinkcon BV aan DGSM, afdeling Onderzoek Ongevallen, met bijlagen;
 - een fotocopie van zes foto's van de niet-zelfvarend werkponon "MB 101";
 - een fotocopie van een brief d.d. 20 maart 1995, ref. ALI/95/1.021, van Boskalis Zinkcon BV aan DGSM, afdeling Onderzoek Ongevallen, met bijlagen;
 - een fotocopie van het Certificaat van Deugdelijkheid van de niet-zelfvarend werkponon "MB 101";
 - een fotocopie van een fax d.d. 9 maart 1995, van de Marine Accident Investigation Branch te Southampton aan de heer K.M. van der Velden van de Scheepvaartinspectie;
 - een fotocopie van een "storing message" betreffende het stranden van de niet-zelfvarend werkponon "MB 101";
 - een fotocopie van een brief d.d. 15 juni 1995, kenmerk 95/1111/SIKO, van het Hoofd van de afdeling Koopvaardij van het DGSM aan de heer K.M. van der Velden van de Scheepvaartinspectie.
- Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 23 augustus 1995. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink.
De Raad hoorde barge master G.M. Bierman en uitvoerder M. Hubregtse, beiden als getuige.

U 26

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "MB 101" is een Nederlands niet-zelfvarend werkponon, toebehorend aan Boskalis Zinkcon BV te Papendrecht. De ponton is in 1974 gebouwd, is 87,811 meter lang, meet bruto 5718,86 register-ton en is uitgerust met VHF. Ten tijde van de ramp bestond de bemanning in totaal uit zeven personen. De diepgang bedroeg voor en achter 1,50 meter.

B. De ramp

Aan de Scheepvaartininspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper G.M. Bierman:

In 1967 ben ik als lichtmatroos naar zee gegaan. Na het behalen van het MM-diploma heb ik van 1973 tot 1981 als tweede werktuigkundige en hoofdwerktuigkundige bij rederij Spliethoff gevaren. Van 1981 tot 1984 heb ik als derde en tweede werktuigkundige in de offshore in Mexico gewerkt. Van 1984 tot 1991 heb ik in verschillende technische functies in de offshore en op een seismisch onderzoeksvaartuig gewerkt, in 1986 onderbroken door een periode als "mechanic" op de "MB 101".

Van 1991 tot 1995 ben ik voortdurend als "mechanic" belast geweest met het technisch onderhoud aan boord van de "MB 101". Zeer regelmatig heb ik daarbij de schippers afgelost om tijdens hun rustperiodes de ponton te verhalen.

Ook ben ik diverse malen als enige schipper aan boord te werk gesteld. Ik ben van mening dat ik voldoende nautische kennis bezit om de functie van schipper naar behoren te kunnen vervullen. Ik kan met stroomtabellen werken en de weerberichten interpreteren.

In april 1994 is de "MB 101" bij hetzelfde werk nabij Sea Palling tijdens een storm van het stormanker geslagen door een breuk in de geleide-as van de ankerdraad en is op het strand gestrand. Na dit ongeval zijn alle winches vervangen door zwaardere overhaalde types en zijn er tensionmeters op drie ankerwinches, maar niet op de winch van het stormanker gezet. Vanuit het stuurhuis op het achterschip zijn alle ankerwinches te bedienen en zijn de tensionmeters van de beide achterste winches aan bakboord en stuurboord af te lezen.

Op 27 december 1994 ben ik als schipper aan boord van de "MB 101" gekomen, waarbij ik een nautische man die met verlof ging afstee. Met de kraan aan boord van de "MB 101" werden stenen gestort op zeeeringen dicht bij de kust van Sea Palling te Norfolk, UK. Het zou nog ruim een week duren om het werk af te ronden. De stenen werden uit een losse stenenbak gehesen, die daarvoor langs de ponton werd gesleept. Voor sleepwerk en ankerbehandeling waren de Nederlandse sleepboten "Indus" en "Antonie Junior" aanwezig. Voor noodgevallen was de ponton uitgerust

met twee zelfoprijvende vloten en met een opblaasbare man-over-boord-boot onder een davit. Bij goed weer werd de walverbinding onderhouden met een tweede opblaasbare boot, die met de dekkraan werd behandeld.

Weerberichten werden door de uitvoerders aan de wal via de marifoon aan de ponton doorgegeven, terwijl de beide sleepboten over een weerkaartschrijver beschikten en informatie daarvan doorgaven. Er was geen zeekaart aan boord en de positie ten opzichte van de zeeweringen werd op een beeldscherm in het stuurhuis gecontroleerd. Hierop was de actuele positie van de ponton ten opzichte van de zeeweringen met afstanden te zien.

Het onderhoud van de ankerdraden valt onder de verantwoordelijkheid van de schipper. De draden waren in goede staat. Twee ankerdraden waren twee maanden geleden vervangen en de stormankerdraad was toen door een Engelse firma ingekort, van een nieuwe sok voorzien en gecontroleerd. Draadcertificaten waren niet aan boord en er was geen strak onderhoudsschema van de draden, maar om de twee weken werd de ponton door een Engelse veiligheidsman gecontroleerd met speciale aandacht voor de conditie van de draden.

Op vrijdag 30 december 1994 werd de "MB 101" bij goed weer van zeewering zes naar zeewering vijf verhaald; de daaropvolgende nacht lieten de weersomstandigheden toe dat er gewerkt werd. De wind was toen aflagend uit het zuidwesten.

Op 31 december werd in verband met de weersvoorspelling van noordwestelijke wind, kracht 7 à 8 Bft, de stenenbak weggehaald. Omstreeks 14.00 uur lokale tijd werd de ponton in de stormpositie gebracht, met de zijdraden slack en liggend achter het stormanker op 100 meter van de zeewering vijf. De kraan werd in de mik gevierd en geborgd. Omdat het weer verslechterde en de ponton over 100 meter gierde, heb ik de "MB 101" 's avonds samen met een matroos nog eens 50 meter verder van de zeewering verwijderd. De ankerdraad was met de rem van de winch en een aparte pal geborgd. Ik heb er niet op aangedrongen om de "MB 101" naar Great Yarmouth te verslepen om binnen beter weer af te wachten, omdat de schipper op de beslissing om de ponton naar binnen te halen geen enkele invloed heeft. Deze beslissing wordt genomen door de uitvoerders, die al hadden laten weten dat de stormankerdraad sterk genoeg was om orkaankracht te doorstaan. Enige tijd daarvoor had men de ponton bij windkracht 10 buiten ten anker laten liggen, waarbij overigens twee gewone ankerdraden gebroken waren. Hoewel ik persoonlijk de ponton op grond van de weersverwachtingen naar binnen had gehaald, had ik vertrouwen in de sterkte van de stormankerdraad, omdat die volgens de reder orkaankracht kon hebben.

Beide sleepboten lagen op aanwijzing van de uitvoerder binnen te Great Yarmouth.

Op 1 januari 1995 nam de wind langzaam toe tot zeker windkracht 8 Bft uit het noordwesten, terwijl de zee enorm op kwam zetten. Vooral tijdens zware sneeuwbuien kwamen er rollers van 5 à 6 meter aan dek. De ankerdraad kwam regelmatig zo stijf als een pianosnaar te staan. Er werd om beurten ankerwacht gelopen, zodat van oververmoeidheid geen sprake was. Sterke drank was niet aan boord.

Om 18.00 uur ben ik gaan rusten, na de ankerwacht aan matroos T. Colk over te hebben gedragen. Op 1 januari 1995 om 20.00 uur constateerde de matroos dat de ankerdraad was gebroken en de ponton zeer snel naar de zeewering dreef. Toen ik daarna werd gewaarschuwd heb ik een doorwerkpak met eigen drijfvermogen aangetrokken. Een paar minuten nadat ik de draadbreek zelf had geconstateerd liep

U 26

de ponton dwars op de zeewering op de keien, waar het zwaar rolde en bonkte en grondzeeën over het dek sloegen.
Er was volgens mij geen onmiddellijk gevaar voor zinken binnen enkele minuten en ik was het meest bevreesd dat de kraan los zou slaan en over dek zou vegen. Ik liet de bemanning doorwerkpakken en zwemvesten aandoen. Hoewel de overlevingspakken aan boord waren, zijn die niet gebruikt, dit omdat die de bewegingsvrijheid beperken. Het gebruik van reddingvloten was, gegeven de omstandigheden, onmogelijk. Via de marifoon heb ik de "Antonie Junior" geïnformeerd met het verzoek de Engelse kustwacht te alarmeren. Veertig minuten later verscheen er een helikopter boven de ponton, waarmee alle opvarenden zonder problemen met de helikoptersling van boord werden gehaald. Er zijn geen gewonden bij de scheepsramp gevallen.
Later is geconstateerd dat de "MB 101" total loss is.
Van de reder heb ik vernomen, dat de ankerdraad 4 à 5 meter achter de bak is gebroken. Omdat de strengen op de breuk gelijk van lengte waren, is geconcludeerd dat de draad niet geschaveld is, doch in één keer is gebroken.
Het scheepsdagboek, wachtboek, aflezingen van de tensionmeters, etc. zijn verloren gegaan.

Uitvoerder M. Hubregtse:

Op 1 januari 1995 was ik uitvoerder van het werk onder de kust van Sea Palling, Norfolk. Ik ben in dienst van Zinkcon Boskalis als uitvoerder. Mijn vooropleiding is ambachtsschool. Ik heb gevaren als werktuigkundige op de kustvaart. Ik heb daarna zo'n 25 jaar gewerkt bij de firma ACZ (Aannemings Combinatie Zinkwerken) in de functies van vletterschipper tot projectleider. Ik ben eigenaar van de sleepboten "Indus" en "Orion". Met deze schepen doe ik sleep- en ankerwerk. Ik ben op 1 mei 1994 in dienst gekomen bij Zinkcon Boskalis en aangesteld voor dit werk. Het uitvoeren van dit soort werk is mij bekend. Thans ben ik nog betrokken bij het uitvoeren van het project. De firma Zinkcon voerde dat werk uit in opdracht van Balfour Beatty Civil Engineering. Het project werd uitgevoerd door de ponton "MB 101", twee pontons voor stenentransport en drie sleepboten.
Op de ponton "MB 101" was een kraan gemonteerd. Mijn taak was – in de ruimste zin – zorgen dat het project voortgang hield; daaronder vielen ook de zorgen voor de "MB 101".
Aan boord van de "MB 101" was de schipper verantwoordelijk voor het wel en wee. Wel was ik vrijwel dagelijks op de "MB 101" en er was uitvoerig overleg over allerlei zaken. Ik stond de schipper van de "MB 101" bij met allerlei zaken. Het werk bestond uit het bouwen van riffen, zo'n 100 meter uit de Engelse kust, ter hoogte van Sea Palling. Met de kraan werden rotsblokken van 8 tot circa 16 ton gestort. Deze blokken werden aangevoerd met een "flat top barge", een lichter (rock barge), afwisselend gesleept door de sleepboten "Indus", "Orion" of "Antonie Junior".
Met de firma Balfour Beatty Civil Engineering waren afspraken gemaakt hoe het werk uitgevoerd diende te worden; onder andere onder welke omstandigheden uit te voeren en wanneer het werk diende te worden gestaakt. Deze afspraken waren vastgelegd in de Balfour Beatty Civil Engineering Memo, ref. B0020/RKMS/JAN/

22.1/497, "Sea Defences, Norfolk – Happisburgh to Winterton Offshore Reefs 5,6,7 & 8, Contract no. B0020, het "Site Safety Plan", welke reeds in uw bezit is. De inhoud van deze afspraken was mij bekend.

Alle hierna te noemen tijden zijn lokale tijd.

Op 31 december 1994 was de weersvoorspelling van dien aard dat besloten werd dat het werk niet langer verantwoord kon plaatsvinden. De bak voor het stenentransport werd weggesleept.

Rond 14.00 uur werd de ponton "MB 101" in de zogenaamde stormpositie gebracht. Dat is de situatie zoals vastgelegd in de "Anchor Strategy for barge "MB 101" in Happisburgh", gedateerd 23 mei 1994, welke reeds in uw bezit is. Ook dat stuk was mij bekend.

Ik ben op 31 december 1994 zelf aan boord van de "MB 101" geweest; vanaf circa 06.00 uur tot circa 17.00 uur. Met de bemanning heb ik het klaarmaken voor de stormpositie besproken en uiteindelijk alle voorzieningen nog nagelopen. Ik was op de hoogte van de weerberichten op 31 december 1994. De schipper gaf niet aan van boord te willen. Ik heb nog wel gevraagd of ik ook aan boord moest blijven. Dit was niet nodig. Als de schipper had aangegeven van boord te willen, dan zou ik aan boord gebleven zijn. Er was voor noodsituaties accommodatie aan wal beschikbaar.

In de gehele opzet van het project werd er vanuit gegaan dat de "MB 101" alle stormen goed en veilig kon doorstaan. Deze ponton was daarvoor speciaal aangetrokken en uitgelegd. Ik verwijs naar de "Anchor Strategy for barge "MB 101" in Happisburgh".

In mijn opvatting moest de ponton onder alle omstandigheden bemand blijven. De zinsnede op pagina 1a, hoofdstuk 5 van de "Anchor Strategy", zijnde Should weather unexpectedly deteriorate whilst rockbarge is on its mooring, the barge is to be taken under tow immediately by tug to Great Yarmouth and remain on tow until either taken in to port, or weather improves slaat mijns inziens alleen op het stenentransport.

Op 1 januari 1995 heb ik radiocontact gehad met de "MB 101". Het laatste contact was om circa 19.45 uur. Alles was in orde; mijn aanwezigheid was niet vereist. Over ontruiming werd niet gesproken.

De eerdere ervaringen van stranding van de "MB 101" en redding per helikopter waren mij bekend. Dat men met de aan boord aanwezige middelen in zo'n situatie niets kan uitrichten was mij ook bekend. Ik weet niet of er afspraken met de reddingsdienst en de "helicopter service" waren gemaakt.

De oorzaak van het stranden van de ponton "MB 101" was volgens mij het breken van de stormdraad. Ik heb op 4 januari 1995 de draad gezien. Deze was kennelijk op één plaats zeer abrupt afgebroken. Ik heb alleen het einde aan boord gezien. De zichtbare draad was qua structuur bijna geheel in tact; slechts over circa $\frac{3}{4}$ meter was een tier losgeraakt. Waar de breuk zich bevond weet ik niet. De draad is niet uitgebracht.

Over wat in het Survey Report van Van Woerkom, Nobels & Ten Veen staat onder Cause, bladzijde 2, dat het schip tijdens of kort voor het breken van de stormkabel de bodem heeft geraakt, is gesproken. Ik kan daarover niets verklaren; ik was niet aan boord.

Er waren geen alternatieven aan boord voor het geval de stormkabel zou breken. Mij

U 26

was verteld dat het geheel dusdanig sterk was uitgevoerd dat windkracht 12 Bft zonder problemen doorstaan kon worden.

Er is niet besloten de "MB 101" naar Great Yarmouth te slepen, omdat eerder de ponton een storm met windkracht 10 Bft goed had doorstaan en de weersverwachtingen aanvankelijk windkracht 7 tot 8 Bft afgaven.

Voor zover ik weet is het radionoodverkeer gelopen via de sleepboot "Antonie Junior", omdat de bemanning van de "MB 101" zich dan klaar kon maken voor ontschepping.

Het werk wordt voortgezet. Er is een nieuw werkponton uitgezocht. Er zijn nog geen nadere afspraken gemaakt. Deze situatie is totaal afwijkend van die met de "MB 101".

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper G.M. Bierman:

Ik volhard bij mijn verklaring die ik op 7 februari 1995 tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd. Aanvullend verklaar ik:

Op 1 januari 1995 voer ik als schipper op de werkponton "MB 101".

Ik was al gedurende het gehele project bij Sea Palling aan boord van de "MB 101".

Op 27 december 1994 had ik de schipper afgelost.

Toen bleek dat de weerberichten, die ik van de heer Hubregtse had ontvangen, slechter weer voorspelden, hebben hij en ik overleg gevoerd. Ik had niet verwacht dat het weer uiteindelijk meer zou verslechteren dan deze weerberichten aangaven. Wij besloten achter het stormanker ten anker te gaan en niet een haven binnen te lopen. Een van de overwegingen hierbij is geweest dat we wel meer bij slechte weersomstandigheden buiten ten anker hadden gelegen.

De uitvoerder heeft bij deze beslissing het meeste gewicht in de schaal gelegd. In het algemeen heeft de schipper in de praktijk weinig tot niets te vertellen over het al dan niet naar binnen lopen bij slechte weersomstandigheden. Hoewel ik uiteindelijk degene ben die een dergelijke beslissing moet nemen, heb ik nog nooit geprobeerd dit in de praktijk uit te voeren.

Bij slecht weer wordt er volgens een bepaalde ankerprocedure ten anker gegaan. In het algemeen kan er bij windkracht 5 Bft niet meer met de ponton worden gewerkt. Ik schets door middel van een tekening hoe de ponton, de draden en de ankers dan worden gepositioneerd. Als op deze wijze geankerd wordt, kan de ponton onder een bepaalde hoek achter het stormanker gieren. De stuurdraden kunnen dan vrij van hun trommel aflopen.

Volgens mededeling van de maatschappij kon het stormankergerei nog gebruikt worden bij een windkracht van 12 Bft.

Toen wij ten anker lagen hebben wij de draad van het stormanker ongeveer 50 meter ingehieuwd teneinde te voorkomen dat de ponton op het rif zou lopen. Wij lagen toen ongeveer gestrekt langs het rif en de ponton gierde over een afstand van ongeveer 400 meter. De ponton stak ongeveer 3 meter boven het water uit; de diepgang bedroeg ongeveer 1½ meter.

De stormanker kabel stond recht naar achteren en stond zo stijf dat hij ongeveer over een lengte van 40 meter boven het wateroppervlak te zien was. De ankerdraad stond uit tussen twee verticale en twee horizontale rollen die alle vier vrij konden draaien. De afstand tussen de twee verticale rollen bedroeg ongeveer 1 meter. De ankerdraad bleef in het algemeen altijd in dezelfde positie op de onderste horizontale rol liggen. Ik heb niet geconstateerd dat de draad over deze onderste rol heen en weer heeft geschaveld.

De stormankerdraad heeft ongeveer 24 uur achter elkaar in dezelfde positie gestaan. Ik heb geen instructies gegeven om de draad af en toe binnen te halen of uit te vieren om een eventuele slijtageplek op de draad te verplaatsen.

Toen wij ten anker lagen, lagen de stuurdraden allemaal "slack". De ponton heeft ook niet in de stuurdraden gehangen.

Ik kan mij niet herinneren of de ponton voordat de ankerdraad brak, op het rif heeft gestoten. De draad is buiten de ponton gebroken.

Wij liepen met twee man de ankerwacht om in geval van calamiteiten de slapende bemanningsleden te kunnen waarschuwen.

Wij konden de ankerwinch vanuit het stuurhuis bedienen; wij konden de winch echter niet vanuit het stuurhuis starten. In het stuurhuis was geen aanwijzer die aangaf hoeveel ankerdraad er was uitgevierd. Er was geen tensionmeter op de stormankerdraad aangebracht.

Enige maanden voor de stranding is de draad van het stormanker ongeveer 45 meter ingekort. Dit is gebeurd aan het uiteinde van de draad dat bevestigd was aan de bak. Er is toen tevens een nieuwe sok op de draad aangebracht. Het inkorten geschiedde omdat er een knik in de draad was gekomen. Ik weet niet op welke wijze de draad na het inkorten is gecontroleerd.

Ik was niet op de hoogte van het feit dat er een model was, aan de hand waarvan berekeningen voor deze ponton zijn gemaakt.

De man-over-boord-boot moet door middel van een davit overboord worden gezet; de twee dinghies moeten met de hand overboord worden gezet. De reddingvloten hadden wij in deze situatie niet kunnen gebruiken; in het uiterste geval de Zodiac. Ik heb geen afspraken gemaakt met betrekking tot eventuele beschikbaarheid van helikopters bij calamiteiten.

Ik wist niet dat op 1 januari 1995 het certificaat van deugdelijkheid verlopen was. Evenmin was ik op de hoogte van het aanhangsel bij dit certificaat. Ik wist dus ook niet dat we, op grond van de in dit aanhangsel vermelde voorwaarden, een haven hadden moeten binnenlopen.

Er was een noodsleepgerei aan boord. Sleepboten zouden onder deze slechte weersomstandigheden niet in staat zijn geweest om de ponton te manen.

De draden worden in opdracht van het kantoor van tijd tot tijd vervangen. De draad voor het stormanker was ongeveer in april 1994 nieuw op de ponton aangebracht.

Uitvoerder M. Hubregtse:

Ik volhard bij mijn verklaring die ik op 10 maart 1995 tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd. Aanvullend verklaar ik het volgende:

Op 1 januari 1995 was ik uitvoerder van het project nabij Sea Palling. Uit de weerberichten van 31 december 1994, die ik via de fax had ontvangen en naar de

U 26

schipper van de ponton had doorgegeven, bleek dat het weer zou verslechteren. Bij deze weerberichten was ook een weerkaart. Zowel de schipper als ik vonden dat deze weerberichten geen aanleiding gaven om een haven binnen te lopen; deze mogelijkheid werd ook niet besproken. Ik ging ervan uit dat deze ponton onder elke weersomstandigheid buiten kon blijven. Toen ik de ponton verliet, lag deze voor het rif.

Er was geen tensionmeter aangebracht op de draad van het stormanker. De ankerdraad is vrijwel recht afgebroken. Er was een tier van ongeveer 1 meter lengte uit het uiteinde gedraaid. Het is voor mij een raadsel dat de ankerdraad is gebroken. Ten tijde van de stranding waren de stuurboordankerdraden geheel van de winches afgelopen; de bakboorddraden lagen nog op de trossen.

Ik ben bekend met het aanhangsel dat behoorde bij het certificaat van deugdelijkheid. Dit aanhangsel vermeldt dat de ponton niet mocht werken bij een windkracht groter dan 4 Bft. Deze bepaling was echter niet van toepassing. Er werd immers niet met de ponton gewerkt; de ponton lag alleen ten anker.

Ten tijde van de stranding hadden sleepboten, gezien de weersomstandigheden, niet meer kunnen vastmaken.

Ik wist niets van een model van de ponton dat gebruikt is voor het maken van berekeningen.

Ik wist dat het op 1 januari springtij was.

Er was voor het project een Engelse projectleider aangewezen die hiërarchisch boven mij stond. Deze projectleider had regelmatig met het kantoor in Nederland en mij contact.

Ik ben niet op de hoogte van de ankervoorschriften zoals deze van kracht waren ten tijde van de stranding in april 1994.

Iedere 14 dagen kwamen er functionarissen van Noble Denton aan boord die veiligheidsaspecten controleerden. Zij waren aangesteld door Balfour Beatty Civil Engineering Ltd.

4. Het standpunt van de inspecteur

Het onderzoek toont aan dat de breuk van de ankerkabel de oorzaak van de scheepsramp was. Uit het testrapport van de beproeving van een deel van de gebruikte kabel blijkt dat de sterkte van de draad heeft voldaan aan de in de "Mooring Procedures" aangenomen waarden en er zijn geen aanwijzingen dat de kabel niet in goede staat verkeerde. De ramp is te wijten aan een samenloop van niet geheel voorziene omstandigheden. Het weer ontwikkelde zich wat ongunstiger dan uit de weersverwachtingen kon worden opgemaakt en het besluit om de werkponton niet naar binnen te verhalen was gebaseerd op eerdere ervaringen tijdens een storm. Naar mijn mening is het moeilijk om iemand als schuldige aan te wijzen. Wel is het duidelijk dat er onvoldoende maatregelen zijn genomen, want het schip kwam letterlijk op de keien en er ontstond een gevaarlijke situatie voor de opvarenden. Voor de werkponton was een certificaat van deugdelijkheid afgegeven voor onbemand gesleept vervoer, met een aanhangsel waarop was aangegeven dat het schip toestemming had om onder voorwaarden buitengaats te werken met een aantal opvarenden. Het schip voldeed ten tijde van de ramp niet aan die voorwaarden om met een bemanning buitengaats te zijn. Onder de heersende weersomstandigheden

had slechts het certificaat voor onbemand gesleept vervoer van toepassing kunnen zijn, maar er was geen sprake van slepen. Het certificaat van deugdelijkheid was tijdens de scheepsramp niet geldig. Het negeren van de voorwaarden van een door de vlaggestaat afgegeven certificaat is niet acceptabel.

De scheepsramp heeft gelukkig geen ernstig letsel van een opvarende tot gevolg gehad, omdat snel een helikopter kon worden ingezet en de hulpverlening ondersteund werd door een goede organisatie aan boord van de ponton en aan de wal. De operator van de ponton is ernstig tekortgeschoten bij het nemen van zijn verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de opvarenden van de ponton. Hij had nagelaten om zelf zodanige maatregelen te treffen, dat in geval van een gevaarsituatie snelle assistentie verzekerd was en de opvarenden over voldoende reddingmiddelen zouden beschikken. De ponton was niet gebouwd om de opvarenden tijdens slecht weer op zee een goede bescherming te bieden. In geval van manoverboord was geen effectief reddingmiddel meer beschikbaar zodra de werkzaamheden vanwege het weer moesten worden opgeschort. Gezien de langere slechtweelperiode had de ponton naar binnen moeten worden gehaald of men had tijdig de bemanning moeten debarkeren. Nu zijn onnodig risico's voor de veiligheid van de opvarenden genomen. Het ankeren achter een stormdraad heeft duidelijk zijn beperkingen. Men mist met name het dempende effect van het gewicht van een ketting. De draad bleek niet bestand tegen de piekbelasting die het weer en de zeegang veroorzaakten. Ik meen te mogen vaststellen dat het onderzoek heeft aangetoond dat de effecten van het slechte weer zijn onderschat, dat de voorzorgsmaatregelen onvoldoende waren en dat daardoor de veiligheid van de opvarenden ernstig in gevaar werd gebracht.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "MB 101" is een niet-zelf-varend werkponton waarmee, met behulp van een kraan, stenen in zee worden gestort om zeeweringen aan te leggen.

De locatie waar de "MB 101" het werk uitvoerde was zo'n 100 meter uit de Engelse kust nabij Sea Palling, Norfolk (Oostkust van Engeland).

De stenen worden uit een aparte rock barge gehesen, die daarvoor langsij de ponton wordt gesleept. Voor dit sleepwerk en de verankering van de werkponton zijn drie sleepboten aanwezig. Als er niet gewerkt wordt liggen de sleepboten te Great Yarmouth. De bemanning van de werkponton bestond uit zeven personen, inclusief schipper Bierman, die op 27 december als aflosschipper aan boord van de "MB 101" gekomen was.

De ponton is uitgerust met twee tien-persoons vlotten, een MOB-boot en een opblaasbare rubberboot.

De aflosschipper die tijdens de ramp dienst deed, heeft het diploma MM. Hij is gedurende de periode van 1991 tot 1995 belast geweest met het technisch onderhoud van de "MB 101" en loste de vaste schipper, iemand met nautische achtergrond, reeds enige malen eerder af.

De verankering van de werkponton geschiedt door middel van vier stuurankers, twee spudankers (draadpaalankers, ankers waarbij de draad niet via een kluis overboord gaat maar via een draadpaal) en een stormanker. De positie ten opzichte van de

U 26

zeewering wordt dan via een monitor in het stuurhuis gecontroleerd, waarbij de afstand tot de zeewering kan worden bepaald. Van de stuurankers kan de spankracht van de draden gemeten worden. Op de draad van het stormanker was geen spankrachtmeter aangebracht. Wanneer de spankracht van bepaalde ankerdraden de toelaatbare waarde overschrijdt en de golfhoogte meer dan 1½ meter bedraagt, dient de "rock barge" van de "MB 101" losgekoppeld te worden en naar Great Yarmouth te worden gesleept als de windkracht meer dan 4 Beaufort is en de weersvoorspellingen een verslechtering van het weer aangeven. Op 30 december 1994 werd de "MB 101" verhaald van zeewering 6 naar zeewering 5. Het weer was goed en er kon normaal worden gewerkt.

Op 31 december 1994 werd, in verband met weersvoorspellingen, die aangaven dat de wind zou gaan toenemen tot NW 7 Bft, de rock barge weggehaald.

Het weerbericht werd dagelijks door de uitvoerder aan de wal aan de "MB 101" verstrekt of door de sleepboten aan de "MB 101" doorgegeven.

Omstreeks 14.00 uur werd de ponton in stormpositie gebracht. Het in stormpositie brengen van de "MB 101" hield in, dat de boegankers 6 en 7 met de kraan ingehaald werden, waarna de kraan in de mik werd neergelaten en vervolgens geborgd.

Daarna werd de staaldraad van anker nr. 3 (het stormanker) ingehieuid tot een lengte van 750 meter, terwijl de andere ankerdraden volledig "slack" werden gevierd. Hierdoor kwam de ponton alleen achter het stormanker te liggen op een afstand van 100 meter van de zeewering.

Omdat de ponton over 400 meter gierde heeft de schipper die avond de ponton nog 50 meter meer van de zeewering verwijderd door de ankerdraad in te hieuwen. Er werd om de beurt ankerwacht gelopen.

De schipper van de "MB 101" heeft er niet bij de uitvoerder op aangedrongen om de "MB 101" naar binnen te slepen of de bemanning van boord te laten halen. Zo'n besluit wordt door de uitvoerder genomen en deze had laten weten dat de draad van het stormanker sterk genoeg was om winden met orkaankracht te kunnen doorstaan. Alhoewel de schipper zelf, gezien de weersverwachting, de ponton naar binnen zou hebben gehaald, had hij vertrouwen in de sterkte van de stormankerdraad.

Op 1 januari 1995 nam de wind toe tot noordwest 8 Bft en kwam de zee enorm opzetten, met rollers van 5 à 6 meter die op het dek van de "MB 101" sloegen. De ankerdraad kwam regelmatig harpstijf te staan.

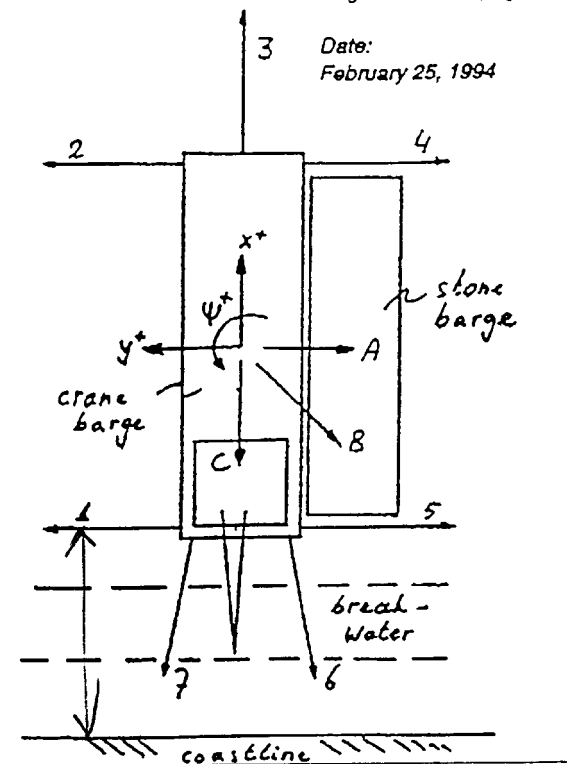
Om 18.00 uur is de schipper gaan rusten en nam een matroos de ankerwacht over.

Om 20.00 uur constateerde deze dat de ankerdraad gebroken was en dat de "MB 101" snel naar de zeewering dreef. De schipper werd gewaarschuwd en even later liep de ponton dwars op zeewering 5 op de stenen.

De schipper liet de bemanning het doorwerkpak en een zwemvest aantrekken. Hij was van mening dat de overlevingspakken, die wel aan boord waren, de bewegingsvrijheid zouden belemmeren. De reddingvlotten en de MOB-boot konden niet worden gebruikt wegens de zware zeegang. De sleepboot "Antonie Junior", die in de haven van Great Yarmouth lag, werd verzocht de kustwacht te alarmeren.

Veertig minuten later werden alle opvarenden met een helikopter van boord gehaald. Er zijn geen gewonden gevallen onder de bemanning, maar de "MB 101" werd total loss verklaard.

Page 2 of 12 pages

Date:
February 25, 1994

Beschouwing

De tekening toont de verankering van de "MB 101" tijdens het werken aan de zeewering. De rock barge ligt langs zij de "MB 101". Boskalis Zinkcon, de eigenaar van de "MB 101", heeft een ankerprotocol op schrift gesteld, waarin de maximaal toelaatbare waarden van de spankrachten op de ankerdraden en de maximale golfhoogte zijn vastgelegd. Deze waarden luiden:

1. Een maximale spankracht op de ankerdraden 1 en 2 van 40 Mton.
2. Een maximale spankracht op de ankerdraad 5 van 30 Mton.
3. Een maximale golfhoogte van 1½ meter.

Wordt een van deze waarden overschreden, dan dient de rock barge losgekoppeld te

U 26

worden. Is de windkracht meer dan 4 Bft en geven de weerberichten een verslechtering van het weer aan, dan dient de rock barge naar Great Yarmouth gesleept te worden.

Zodra de "rock barge" losgekoppeld is, zullen de spankrachten op voornoemde draden afnemen. Worden de maximale spankrachten wederom bereikt dan dient de "MB 101" in stormpositie gebracht te worden. De "MB 101" wordt dan ongeveer 100 meter van de zeewering verwijderd door de stormankerdraad 3 in te hieuwen. De boegankers laat men slippen en worden met de kraan naar binnen gehaald, terwijl de andere ankerdraden zodanig gevierd worden dat de ponton *alleen* in de stormankerdraad 3 komt te liggen.

Het protocol vermeldt niets over het aanhangsel van het certificaat van deugdelijkheid, waarin wordt vermeld, dat de ponton alleen mag werken en bemanning mag zijn bij windkracht 4 Bft of minder. De Raad is van oordeel dat de formulering van dit aanhangsel weliswaar duidelijker had gekund, doch dat dit voor een reder geen reden mag zijn om de voor hem in economisch opzicht meest gunstige uitleg te kiezen, vooral omdat hierbij de veiligheid van de bemanning in het geding is.

Het protocol geeft verder geen aanwijzingen die de veiligheid van de opvarenden waarborgen. Ook de afspraken vastgelegd in de Balfour Beatty Civil Engineering Memo vermelden niets over het naar binnen halen van de "MB 101" onder bepaalde omstandigheden. De schipper verklaart zelf, dat hij geen invloed heeft op het naar binnen halen van de ponton en dit ook nog nooit heeft geprobeerd. De uitvoerder aan de wal nam de beslissingen en deze had weer een Engelse projectleider boven zich.

De schipper van de "MB 101" was ook niet op de hoogte van de bepalingen vastgelegd in het aanhangsel bij het certificaat van deugdelijkheid.

De organisatie met betrekking tot de verantwoordelijkheden voor de ponton en de bemanning was niet duidelijk. De Raad is van oordeel dat de schipper de eerst verantwoordelijke is om besluiten te nemen. Ook acht de Raad het wenselijk dat de schipper van een dergelijk ponton over voldoende nautische kennis beschikt.

De stranding

Het is tijdens de zitting van de Raad niet precies vast komen te staan waardoor de ankerdraad gebroken is.

Er stond een wind uit noordwestelijke richting met een kracht van 8 à 9 Bft. De locatie waar de "MB 101" zijn werk uitvoerde was, wat zeegang en deining betreft, onbeschermd vanuit het noordwesten. Bovendien was het springtij en liep er tijdens het breken van de ankerdraad een volle zuidzuidoostelijke stroom.

Mogelijk heeft de "MB 101", gezien de geringe waterdiepte van 6 meter en de grote golfhoogten, ook nog gestoten.

Voor het op positie blijven was de "MB 101" geheel afhankelijk van de ankerdraad van het stormanker. Er waren geen alternatieven aan boord voor het geval dat de ankerdraad zou breken.

De aanwezige reddingmiddelen konden, gezien de weersomstandigheden, niet worden gebruikt en de sleepboten die bij dit project aanwezig waren, hadden de ponton onder deze omstandigheden niet kunnen manen.

De Raad is van oordeel, dat, buiten de schipper, ook de leiding van het project en de

reder te kort geschoten zijn bij het nemen van verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de opvarenden.

De Raad is van oordeel, dat de "MB 101" binnengaats had moeten worden gebracht, dan wel dat de bemanning gedebareerd had moeten worden. Dit mede gelet op de voorwaarden die zijn gesteld in het aanhangsel behorende bij het certificaat van deugdelijkheid.

Lering

1. Voorwaarden die worden gesteld in certificaten dienen bij de reder en de schipper bekend te zijn en moeten onverkort gehandhaafd worden.
2. Ook op een vaartuig als onderhavig werkponon is de schipper verantwoordelijk voor de veiligheid van de opvarenden. Hij dient derhalve in staat te worden gesteld deze verantwoording volledig te nemen.

Aanbeveling

De Raad beveelt de daartoe bevoegde autoriteiten aan te overwegen of, en zo ja, aan welke – eventueel wettelijk vast te stellen – eisen met betrekking tot de nautische kennis en/of opleiding een schipper van een werkponon moet voldoen.

Aldus gedaan door mr. P.J. Bijleveld, plv. voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, P.S.W. Haseloop en L.J. de Graaff, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. baron Bentinck in aanwezigheid van de secretaris ter openbare zitting van de Raad van 17 november 1995.

(get.) P.J. Bijleveld, D.J. Pimentel