

Nr. 11

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het overboord slaan en verdrinken van een opvarende van het Engelse vissersvaartuig "Dirkje" GY 367, varende op de Noordzee.

Op 12 september 1996 is een opvarende van het Engelse vissersvaartuig "Dirkje" GY 367, varende op de Noordzee, overboord geslagen en verdronken. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 21 mei 1997 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 van het vvtg. "Dirkje" GY 367;
- een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling IJmond, Groep Den Helder, no. 12091996.1945.2445, opgemaakt, gesloten en getekend d.d. 13 september 1996, met bijlagen;
- een fotokopie van een brief d.d. 3 oktober 1996, ref. 1565/96, van de Marine Accident Investigation Branch, aan K.M. van der Velden van de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een werkbou van de afdeling Visserij van de Scheepvaartinspectie, d.d. 18 september 1996;
- een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van machinist D. Bijker van het vvtg. "Dirkje" GY 367.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 11 februari 1998. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden. De Raad hoorde machinist D. Bijker, als getuige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Dirkje" GY 367 is een Brits vissersvaartuig, toebehorend aan Zeevisserij-maatschappij Het Noorden BV. Het schip is in 1983 gebouwd, is 38,5 meter lang,

U 11

meet 376 GT en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1350 kW. Het schip is uitgerust radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas en GPS.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning, in totaal uit vijf personen. De diepgang bedroeg voor drie meter en achter vier meter. De lading bestond uit vis.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Machinist D. Bijker:

Ik ben sinds 1990 werkzaam in de visserij, eerst als kok/matros en sinds 1994 als machinist op de "Dirkje" GY 367, ik heb geen visserijpapieren.

Op 12 september 1996 waren wij thuisstomend van de visgronden naar Den Helder, uit het noorden komend. Het was vrij slecht weer, windkracht 8 Bft. uit het noordwesten met uitschieters naar 9 Bft., er stond veel zeegang, vooral voor het Molengat. Het regende in buien. De schipper vertelde mij dat hij problemen had met de stuurmachine, hij had op dat moment de wacht. Volgens de schipper moest de stuurmachine ontlucht worden. Ik ben samen met Cees van Delft naar achteren gegaan en heb de stuurmachinedeksel los geschroefd. Wij hadden afgesproken dat de schipper, Cees Wijnants, het schip voor de wind zou houden. Op een gegeven moment hoorden wij de motor zachter gaan, even later stond de schipper naast ons. Op het moment dat hij naast ons stond, begon het schip water over te nemen en dwarszees te liggen. Vrijwel direct hierna kwam er een grote golf, die ons allen overspoelde.

Nadat wij weer opgekrabbeld waren, riep Cees van Delft, kijk waar Cees is. Meteen daarop zag ik de schipper op ongeveer dertig meter bakboord-achter drijven. Ik heb nog twee boeien gegooid, één hing op het achterdek en één op het vlottendek. Door de harde wind kwamen deze weer terug. Cees van Delft heeft toen meteen het kustwachtcentrum gewaarschuwd. Van Delft heeft toen meteen het schip rondgegooid, en ik bleef naar Wijnants wijzen.

Op een gegeven moment kon ik hem niet meer zien. Ik denk dat de schipper om ongeveer 18.30 uur over boord geslagen is. Over de marifoon hoorden wij dat een coaster de schipper waargenomen had. Een vliegtuig van de kustwacht kon hem even later ook waarnemen.

Het vliegtuig was gaan zoeken met als herkenningspunt de reddingsboeien.

Ongeveer drie kwartier na het gebeuren kon een marinehelikopter hem uit zee ophalen. Tussen het lokaliseren en het oppikken lag ruim een half uur, ik vond dit erg lang. Nadat de schipper opgepikt was, hebben wij het stuurmachinedeksel er weer op gedaan, de machinekamer gelensd en zijn naar Den Helder gestoomd. De

marechaussee vertelde ons bij binnenkomst dat de schipper in het ziekenhuis overleden was.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Machinist D. Bijker:

Ik was wakker toen ik werd gewaarschuwd voor de problemen met de stuurmachine. Van Delft was toen ook wakker. Wij voeren volle kracht naar het Molengat, voor de zee uit. De schipper en ik hebben nog besproken of we, gezien het slechte weer, Den Helder niet zouden aanlopen via het Schulpengat. De schipper vertelde mij dat de automatische piloot niet goed werkte. Volgens de schipper waren er ook moeilijkheden met de stuurmachine; deze maakte lawaai doordat de stootpennen versleten waren. Hij vertelde mij dat er ontucht moest worden. De schipper wilde niet wachten met ontlichten tot wij binnen waren.

Deze problemen waren er al circa 3 à 4 reizen. De reder, met name de heer Kramer, was hiervan op de hoogte gebracht. Ik weet niet hoeveel keer de schipper de heer Kramer heeft gewaarschuwd. Er was echter niets met deze waarschuwingen gebeurd. Ik was op de brug toen ik de opdracht kreeg om te ontlichten en Van Delft was ook op de brug; de twee anderen lagen te kooi. Ik weet niet of de schipper op de autopilot of met de hand stuurde toen wij de opdracht op te ontlichten kregen. Handbesturing gebeurt hydraulisch, sturen met de autopilot gebeurt elektrisch/hydraulisch. Het elektrisch/hydraulische gedeelte bevindt zich in de machinekamer. De stuurmachine bevindt zich onderdeks in het achterschip, voor de roerkoning. Je kan er alleen via een luik aan dek bij komen. Het hydraulische systeem was in orde, dit had ik gecontroleerd. Er zat volgens mij geen lucht in; ik was daar bijna zeker van. De hydrauliektank was vol, er kon dus geen lucht aangezogen worden. Er was ook een automatische ontlichting op de hydrauliektank.

Ik wist zeker dat de problemen veroorzaakt werden door de pennen. De schipper wilde echter voor de zekerheid weten dat er geen lucht in de stuurmachine zat. Van Delft en ik zijn toen naar het achterdek gegaan en hebben het luik geopend. Wij droegen geen zwemvest of veiligheidsgordel. De schipper zou het schip voor de wind houden; normaal gesproken levert dat geen problemen op. Het ontlichten kan vanaf het dek gedaan worden, je hoeft daarvoor niet naar beneden.

Op een gegeven moment hoorde ik duidelijk dat de motor zachter ging lopen, even later stond de schipper naast ons. Het laatste vertelde Van Delft mij na het ongeval; Van Delft heeft hem dus kennelijk naast ons zien staan. Van Delft moet hem gezien hebben, want hij zei, nadat de zeeën overgekomen waren: "Ga kijken waar Cees is". Ik neem aan dat er toen niemand op de brug stond. De schipper moet via de bakboordzijdeur naar achteren gelopen zijn.

Het schip is dwarszees gevallen nadat de motor langzamer is gaan draaien. Ik denk dat de schipper de motor bewust zachter heeft gezet. Bij de eerste grote golf is het schip dwars op de zee gekomen. Bij de tweede golf is de schipper vermoedelijk overboord geslagen. Ik heb zelf niet gezien dat de schipper overboord sloeg. Ik heb de hem pas gezien nadat hij overboord was geslagen. Hij stak zijn hand nog op, en

U 11

hij heeft ook nog geroepen. Ik heb twee boeien naar hem toegegooid. Van Delft is naar de brug gelopen en heeft het schip rondgegooid en de kustwacht gewaarschuwd. Om de schipper niet uit het oog te verliezen, zijn wij bakboord rond gegaan. Toen het schip dwars lag, was de bakboordzijde de lijzijde. Na circa 5 à 6 minuten ben ik de schipper uit het oog verloren.

De coaster "Dolfijn", die ikzelf heb gezien, heeft de schipper in het water ontdekt.

Wij hebben daarbij in de buurt gelegen, op circa een halve mijl. Het kustwacht-vliegtuig, dat ik ook zelf heb gezien, heeft eerst boven de schipper gevlogen, na circa drie kwartier is hij door de helikopter uit het water gehaald. Ik vond dat het erg lang duurde voordat de helikopter er was.

Er was behoorlijk wat overkomend water in de machinekamer gekomen; het stond tot de onderkant van de motor. Ik heb dit gelensd.

De stuurinstallatie werd regelmatig gesmeerd, daar was de schipper erg nauwkeurig in.

Ik heb geen papieren voor het varen in de machinekamer. Ik heb een en ander in de praktijk geleerd.

Ik heb tijdens het wachtlopen niet hoeven uitwijken, en ik constateerde geen problemen bij het sturen.

Wij voeren circa een half jaar met dit schip.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Mede namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie betuig ik mijn deelneming aan de nagelaten betrekkingen van de bij de scheepsramp omgekomen schipper Wijnants. Schipper Wijnants raakte overboord tijdens een aan dek lopende golf. Het was stormachtig weer, met windkracht 8 à 9 Bft. en een hoge zee. Vermoedelijk om zich op de hoogte te stellen van het probleem met de stuurmachine is hij het stuurhuis uitgegaan; er was afgesproken dat hij het schip voor wind en zee uit zou varen. Op dat moment helde het schip plotseling over, kwam dwarszees en nam water over. De opvarenden Bijker en Van Delft konden zich op tijd vasthouden. De direct toegeworpen reddingboeien kon hij niet meer bereiken. De manoeuvres en zoekactie hadden pas na ongeveer drie kwartier resultaat. De drenkeling werd toen door een helikopter uit het water gehaald; reanimatie mocht niet meer baten.

De beweegredenen van de schipper om de vaart terug te nemen en het stuurhuis onder die omstandigheden te verlaten zullen helaas nooit duidelijk worden.

Een belangrijke factor waarom de schipper twee opvarenden aan dek stuurde, was een probleem aan de stuurinrichting. De expert van de Scheepvaartinspectie stelde later overmatige slijtage aan de stuurinrichting vast, veroorzaakt door onvoldoende onderhoud.

Het onderzoek toont aan dat de uitrusting van een schip te allen tijde in goede staat moet zijn en dat zeker onder die weersomstandigheden en bij een mankement aan de stuurinrichting, de brug niet verlaten mag worden. Nu werden alle opvarenden aan gevaar bloot gesteld. Omdat het aan dek gaan onder die omstandigheden gevaarlijk is, dient men minimaal een werkvest en een lijflijn te gebruiken.

Er zijn geen aanwijzingen dat de hulpverlening lang op zich liet wachten. Een woord van waardering aan allen die deelnamen aan de reddingsactie.

Opmerkelijk is dat de vlaggestaat het onderzoek overliet aan de kuststaat.

5. *Het oordeel van de Raad*

Toedracht

De "Dirkje" GY 367 was op 12 september 1996 thuis varende van de visgronden naar Den Helder. De kotter voer onder Engelse vlag en de bemanning, allen Nederlanders, bestond uit 5 personen, inclusief de schipper.

Het schip, eigendom van de Zeevisserijmaatschappij "Het Noorden B.V.", is als casco gebouwd in 1983 bij Bodewes Volharding Foxhol en van machinerie en uitrusting voorzien door de firma Metz te Urk.

Het weer tijdens de thuisvaart was slecht. De wind kwam uit het noordwesten met een kracht van 8 Bft, met uitschieters naar 9 Bft. Er stond veel zeegang, met golven van 5 tot 6 meter en voor het Molengat nam de zeegang toe. Aan het eind van de middag had de schipper de wacht, machinist Bijker en matroos Van Delft waren wakker terwijl de twee andere bemanningsleden sliepen. Tussen machinist Bijker en de schipper is nog, gezien het slechte weer, een discussie geweest of men Den Helder zou aanlopen via het Molengat of het Schulpengat. De schipper besliste dat de aanloop via het Molengat zou plaatsvinden.

In eerste instantie stuurde de schipper op de automatische piloot maar daar kreeg hij problemen mee. De automatische piloot moest teveel corrigeren, de stuurmachine bonkte en de schipper vermoedde dat er lucht in het hydraulische systeem zat.

Machinist Bijker heeft zich vervolgens naar de machinekamer begeven en constateerde dat de hydrauliektank geheel gevuld was en er dus onmogelijk lucht in het systeem zou kunnen zitten. Hij meldde dit aan de schipper maar deze wilde voor de zekerheid het systeem ontluichten. Voor het ontluichten van het systeem moet men op het achterschip een luik openen. Onder dat luik bevindt zich de stuurmachine en ter plaatse kan de stuurmachine door middel van twee schroeffjes ontluicht worden. Afgesproken werd dat de schipper, op de hand sturend, de kotter voor wind en zee uit zou laten lopen en dat machinist Bijker en matroos Van Delft zich naar het achterschip zouden begeven om het luik te openen en de stuurmachine ontluichten. De schipper zou dan tijdens het ontluichten het roer van stuurboord naar bakboord heen en weer bewegen.

Beide bemanningsleden hebben zich vervolgens, zonder zwemvesten of veiligheids-gordels, naar achteren begeven en hebben het luik geopend. Terwijl machinist Bijker bezig was met het ontluichten van de stuurmachine hoorde hij dat de motor zachter ging draaien en even later stond de schipper naast hen.

Op dat moment viel de kotter dwarszees en begon water over te nemen. Na door een tweede grote golf getroffen te zijn krabbelde machinist Bijker overeind en hoorde matroos Van Delft roepen: "Kijk waar Cees is". Hij doelde hiermee op de schipper. Machinist Bijker zag de schipper in het water liggen, op ongeveer 30 meter aan bakboord. Hij heeft onmiddellijk twee boeien te water gegooid, één van het achterdek en de andere vanaf het vlottendek. Beide boeien bereikten echter, door de harde wind, de schipper niet. Matroos Van Delft heeft zich vervolgens naar het stuurhuis begeven, haalde de vaart uit de kotter en is rondgegaan, terwijl machinist Bijker naar de schipper bleef kijken en wijzen. Op een gegeven moment is hij de

U 11

schipper uit het oog verloren. Volgens machinist Bijker is de schipper omstreeks 18.30 uur overboord geslagen. Matroos Van Delft heeft de Kustwacht van het overboord slaan van de schipper op de hoogte gebracht, alwaar de melding om 18.50 uur binnenkwam.

De positie van de "Dirkje" GY 367 was toen ter hoogte van het scheidingsstelsel tussen Vlieland en Texel, om precies te zijn 53° 14,5 N en 004° 35,04 O.

Voor de reddingsactie werden ingezet het vliegtuig van de Kustwacht, een SAR-helikopter van de Koninklijke Marine en de reddingboten van Terschelling, Vlieland en Texel.

Over de marifoon hoorde men aan boord van de "Dirkje" GY 367 dat de kustvaarder "Dolfijn" de schipper had waargenomen en ook het vliegtuig van de Kustwacht lokaliseerde even later de schipper.

Om 19.34 uur werd de schipper in kritieke toestand aan boord van de SAR-helikopter genomen en werd koers gezet naar het Gemini ziekenhuis te Den Helder. Het optreden van de helikopterbemanning heeft echter niet mogen baten want de schipper is, ondanks de pogingen tot reanimatie, vermoedelijk door verdrinking overleden.

Ook de "Dirkje" GY 367 vervolgde, toen de schipper uit zee gehaald was, na het sluiten van het deksel van de stuurmachineruimte en het lenzen van de machinekamer, zijn reis naar Den Helder, alwaar men omstreeks 23.00 uur afmeerde.

Beschouwing

De stuurmachine

Het niet goed functioneren van de automatische piloot en de bonkende geluiden die de stuurmachine veroorzaakte, waren voor de schipper van de "Dirkje" GY 367 aanleiding om tijdens de thuisvaart naar Den Helder hiernaar onderzoek te laten doen door twee van zijn bemanningsleden. Zelf was de schipper van mening dat er te weinig olie en mogelijk lucht in het hydraulische systeem zat, een mening die de machinist, na inspectie, niet met hem deelde. Het tankje, gevuld met de hydraulische olie, was namelijk geheel gevuld en dit was voor de machinist aanleiding om aan te nemen dat er geen lucht in het systeem kon zitten. Toch wenste de schipper dat men voor de zekerheid het systeem ging ontlichten. Hiertoe moest men het luik van de stuurmachinebak openen. De afspraak was, dat de schipper de kotter voor wind en zee zou laten weglopen en tijdens het ontlichten het roer heen en weer zou bewegen. Uit het rapport, opgemaakt door de stuurmachine leverancier die na de ramp de stuurmachine onderzocht heeft, blijkt dat het hydraulische systeem in orde was, de stuurmachinepomp naar behoren werkte maar dat het roer erg veel ruimte had op de pennen van de stuurmachine. Ook waren de ogen van de cilinders en zuigerstangen, waar de kogelgewrichten in zitten, sterk uitgeslagen doordat de pennen die in deze gewrichten zitten, waren vastgelopen door gebrek aan smering. De pennen zelf waren echter nauwelijks gesleten.

Een aantal maanden voor de ramp waren de problemen met de stuurmachine, door de schipper, aan de reder doorgegeven maar er werd nooit actie ondernomen.

Tijdens het openstaan van het luik van de stuurmachinebak is een aanzienlijke hoeveelheid water in de machinekamer gelopen, zoveel zelfs dat het water tot aan de onderkant van de motor stond. Het water liep vanuit de stuurmachinebak via een

leiding naar de bilge in de machinekamer. Door de paniek die ontstond door het overboord slaan van de schipper heeft het luik langer opengestaan dan de bedoeling was en werd de machinekamer gedeeltelijk vervuld.

Deze vervulling van de machinekamer had tot grote problemen kunnen leiden, het water stond namelijk al tot de onderkant van de motor. De afvoer van de stuurmachinebak naar de bilge is slechts bedoeld voor het afvoeren van kleine hoeveelheden olie en water en het is niet de bedoeling dat grote hoeveelheden water via de stuurmachinebak in de machinekamer komen.

De afvoer van deze bak loopt direct naar de bilge en een afsluiter ter plaatse is, volgens de Nederlandse voorschriften, niet verplicht.

De ramp

De bemanningsleden Bijker en Van Delft hebben zich naar achteren begeven, waar de stuurmachinebak zich bevindt. Ondanks het slechte weer en de zware zeegang is niet overwogen hen te beschermen door middel van een zwemvest, werkvest of een veiligheidsgordel.

Toen zij bezig waren met het ontluchten van het hydraulische systeem is de schipper, in weerwil van de gemaakte afspraak, naar achteren gegaan om poolshoogte te nemen. De Raad neemt aan dat de schipper, toen hij naar achteren is gegaan, de automatische piloot weer in werking heeft gesteld. Ook heeft hij de motor minder toeren laten draaien.

Toen de schipper op het achterdek stond en de werkzaamheden in ogenschouw nam, is de kottor dwarszees komen te liggen en werd het achterdek overspoeld door zware zeeën, waarbij de schipper overboord sloeg. Het verminderen van het toerental van de motor en de begrenzing van de roeruitslag door de automatische piloot zijn naar het oordeel van de Raad, de belangrijkste factoren geweest voor het dwarszees vallen van de kottor.

De druk op het roer wordt hierdoor aanzienlijk minder en de invloed van wind en zee groter.

Het is niet vast komen te staan of buiten de zware zeegang die er al stond, de gevaarlijke zeeën die langs de Nederlandse kust kunnen ontstaan nog een rol hebben gespeeld.

Uit onderzoek is gebleken dat in veel ondiepe gebieden langs de Noordzeekust, onder bepaalde omstandigheden de zeegang en/of deining zich anders gedragen dan in gebieden waar de waterdiepte groter is. Zodanig onderzoek werd onder andere gedaan door Dr. P. Groen en Dr. R. Dorrestein. De positie waar de "Dirkje" GY 367 zich bevond ten tijde van de ramp was slechts op een afstand van circa 4 zeemijlen van de strook langs de Nederlandse kust, waarin bij bepaalde weersomstandigheden zeer gevaarlijke zeeën kunnen voorkomen en deze weersomstandigheden, een noordwesten wind met een kracht van 9 Bft, waren duidelijk aanwezig.

De bovengenoemde schrijvers wijzen er op dat er, aanvullend op de beschreven gebieden waar gevaarlijke zeeën kunnen ontstaan, nog andere gebieden kunnen zijn waar dit verschijnsel kan optreden. In het algemeen geldt voor de Nederlandse kustwateren dat men altijd bedacht moet zijn op het ontstaan van gevaarlijke zeeën. Vast is in ieder geval komen te staan dat tijdens het overboord slaan van de schipper de zee zeer ruw was, met hoge golven. Was de schipper voorzien geweest van een

U 11

zwemvest of werkvest dan was de kans tot overleven groter geweest. Helaas behoort het dragen van deze bescherming in de visserij nog tot de uitzonderingen. Als voorbeeld voor de visserij in deze materie mag de rederij Jackson uit Scheveningen genoemd worden. Op de grote hektrawlers worden bij werkzaamheden aan dek verplicht gesteld: helmen, werkschoenen en een opblaasbaar reddingsvest. Wordt er gevestigd in wateren met lage watertemperaturen dan wordt het dragen van een overlevingspak verplicht gesteld. De kleinere kotters worden uitgerust met opblaasbare reddingsvesten voor de bemanning. Bij deze rederij hebben deze voorschriften reeds hun vruchten af geworpen toen 's nachts, tijdens het vissen in koud water, een bemanningslid overboord sloeg. Het slachtoffer droeg een overlevingspak en werd gered.

De Raad beveelt reders in de visserij ten sterkste aan dit voorbeeld te volgen.

Voor het zeegat van Texel liggen de Haaksgronden. Vanaf circa de 10 meterlijn tot boven deze gronden ontstaan grondzeeën en/of zware zeegang bij een windkracht van 6 à 7 Bft. of meer uit de richting westnoordwest tot noord. In het Molengat, met name op de buitendrempel, ontstaat bij bovengenoemde windrichting en windkracht, een zware zeegang en wanneer wind en stroom tegen elkaar instaan kunnen aldaar grondzeeën ontstaan.

Bij het besluit van de schipper van de "Dirkje" GY 367 om toch via het Molengat naar Den Helder te stomen, kunnen naar het oordeel van de Raad vraagtekens worden gezet; via het Schulpengat was wellicht beter geweest. Overigens is er geen verband tussen dit besluit en de ramp.

De Raad is van oordeel dat schippers van kleine vaartuigen zich, bij weersomstandigheden als de onderhavige, moeten beraden alvorens de Nederlandse zeegaten binnen te lopen.

De Raad verwijst hierbij naar uitspraak 13/1995, waarbij onder dezelfde weersomstandigheden het vissersvaartuig "Anne Jenny" OL 26, op weg van de visgronden naar Lauwersoog, op circa 5 mijl ten noorden van de vuurtoren van Schiermonnikoog ten onder ging en waarbij de drie opvarenden het leven lieten.

De reddingsactie

De ramp aan boord van de "Dirkje" GY 367 voltrok zich omstreeks 18.30 uur. Om 18.50 uur kwam de melding van het overboordslaan van de schipper bij de Kustwacht binnen. Onmiddellijk werd een zoekactie opgestart met deelname van de reddingboten van Terschelling, Vlieland en Texel, het vliegtuig van de Kustwacht en een SAR-helikopter van de Koninklijke Marine.

Het feit dat de schipper van de "Dirkje" GY 367 om 19.34 uur uit het water werd opgevestigd geeft aan dat de reddingsactie naar behoren is verlopen en de Raad heeft daar veel waardering voor.

Machinist Bijker is van mening dat het lang duurde voordat de schipper uit het water gehaald werd. De Raad kan daar begrip voor opbrengen; als men op hulp zit te wachten is iedere minuut te lang en lijken minuten uren.

Tenslotte wil de Raad zijn medeleven uitspreken met de nagelaten betrekkingen van schipper Cornelis Wijnants.

Aanbeveling

De Raad beveelt reders in de visserij aan om hun schepen uit te rusten met opblaasbare reddingsvesten of werkvesten en hun bemanningen te stimuleren, c.q. verplicht te stellen, om in ieder geval onder zware weersomstandigheden tijdens werkzaamheden aan dek deze belangrijke veiligheidsmiddelen te gebruiken om zodoende een ramp als de onderhavige te voorkomen.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, N.J. Pronk en A. van de Ree, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 20 mei 1998.

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