

Nr. 14

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het kapseizen en zinken van de Nederlandse garnalenkotter "Jet" OD 52, vissende op de Noordzee.

Betrokkene: schipper C.T. Rodenhuis

Op 6 november 1997 is de Nederlandse garnalenkotter "Jet" OD 52, vissende op de Noordzee, gekapseisd en gezonken.
Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 24 maart 1998 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 de garnalenkotter "Jet" OD 52, Cornelis Theodore Rodenhuis, wonende te Ouddorp.

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 garnalenkotter "Jet" OD 52;
- twee ambtsedige processen-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk schipper C.T. Rodenhuis en matroos L.W.L. Boeckhout;
- een proces-verbaal van bevindingen van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling IJmond, Groep IJmuiden, nr. 06111997.2100.2701, opgemaakt en gesloten op 21 december 1997, met bijlagen;
- een fotokopie van een faxbericht d.d. 6 november 1997, van het Kustwachtcentrum IJmuiden, aan de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van het rapport van bevinding van de berging van het vvtg. "Jet" OD 52, opgemaakt door de heer C.H.M. van Schie van de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een inspectierapport d.d. 10 november 1997, met betrekking tot het reddingvlot van het vvtg. "Jet" OD 52, opgemaakt door de heer L. Ingenlyuff van de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een rapport d.d. 8 januari 1998, met betrekking tot het reddingvlot van het vvtg. "Jet" OD 52, opgemaakt door de heer C.H.M. van Schie van de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een faxbericht d.d. 8 november 1997, van het Kustwachtcentrum IJmuiden, aan de Scheepvaartinspectie;

U 14

- een fotokopie van een faxbericht d.d. 13 november 1997, kenmerk HDTP/RDR/HZW/ST, van de Rijksdienst voor Radiocommunicatie, aan de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een brief d.d. 5 december 1997, kenmerk 97KD3031, van het KNMI, aan de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een stabiliteitsberekening, opgemaakt d.d. 11 februari 1998, door de heer J. van Doorn, scheepsbouwkundig expert van de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van het Algemeen Plan van het vvtg. "Jet" OD 52;
- een fotokopie van het Certificaat van Deugdelijkheid van het ms. "Jet" OD 52, met aanhangsel en Vrijstelling Dagvisserij;
- een fotokopie van het keuringscertificaat van het reddingvlot van het vvtg. "Jet" OD 52;
- een fotokopie van het bergingsplan van het vvtg. "Jet" OD 52;
- een fotokopie van een fotoreproductie van twintig kleurenfoto's van het vvtg. "Jet" OD 52.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 10 juni 1998. Voor het hoofd van de Scheepvaartinspectie was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart G.Th. Koning.

De Raad hoorde schipper C.T. Rodenhuis, als betrokkene en de heer C.H.M. van Schie van de Scheepvaartinspectie, als getuige-deskundige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 24 maart 1998 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij dienstig achtte.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Jet" OD 52 is een Nederlandse garnalenkotter, toebehorend aan C.T. Rodenhuis te Ouddorp. Het schip is in 1962 gebouwd, is 16,18 meter lang, meet bruto 25 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 134 kW.

Het schip is uitgerust met telefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting en GPS.

Ten tijde van het kapseizen en zinken bestond de bemanning, in totaal, uit twee personen.

De diepgang bedroeg achter circa twee meter. De lading bestond uit vis en ijs.

B. De ramp

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper C.T. Rodenhuis:

Ik vaar al 13 jaar, al die tijd op de visserij. Ik ben in het bezit van het diploma SW VI en Marcom A. Ik vaar sinds juni 1996 als schipper op dit schip.

Wij vertrokken op 5 november 1997 om circa 17.00 uur vanuit Scheveningen naar zee. Na een uur zijn wij met de visserij op garnalen begonnen. De wind was zuidzuidoost kracht 4 à 5 Bft. De zee was rustig, geen tot geringe deining en het zicht was goed. Tegen de ochtend briede het wat op, wij zijn voor tuig gaan liggen en gaan rusten.

Te circa 16.00 uur, op 6 november, zijn wij verder gegaan met de visserij. Tot 18.30 uur waren er geen bijzonderheden, de wind was zuid, kracht 3 met een rustige zee. Om 18.30 uur ging ik halen. Ik merkte dat het erg zwaar ging. Wij hebben beide tuigen boven water gekregen. Ik vermoedde dat beide kuilen vol waren met zeesterren en zand. De bedoeling was om het zand uit de kuilen te stomen, dit gebeurde op een westelijke koers. Na circa 10 minuten zag ik dat er geen verbetering optrad. Wij draaiden en stoomden een oostelijke koers richting strand. De bedoeling was om op een ondiepte de kuilen naar boven te krijgen en zodoende via de kuiltouwen de boel te kunnen klaren. Op de diepte waarop wij voeren konden wij de kuiltouwen niet bedienen (16 meter).

Toen wij richting kust stoomden, sloeg de stuurboordkuil leeg, ik weet niet waarom. De staart er af, (het net) gescheurd? Hierdoor maakten wij een rondtorn en wij sloegen over bakboord om. Dit gebeurde in een tijd van 10 à 15 seconden. De snelheid tijdens het stomen was 2 mijl per uur. Het gebeurde op ongeveer 3 mijl van de ondiepte waar ik heen wilde.

Ik zei tegen de knecht: "laten wij het oliegoed maar uit doen en eerst wat gaan eten". Het schip sloeg om op het moment dat wij het oliegoed uit hadden.

Het schip is uitgerust met sliphaken, maar omdat aan beide kanten de kuil vol zat, was het niet de bedoeling de sliphaken te gebruiken. Dat doen wij alleen als één van de tuigen vast zit of de winch aan een kant kapot is.

Op het moment van draaien zat ik op de brug. Ik gooide de schroef eraf en er was geen tijd om de tuigen te laten zakken. Ik heb onmiddellijk de brug verlaten en ben via de deur stuurboordachter naar buiten gegaan. Bij deze handeling stond ik al halverwege in het water. Ik heb de dinghy overboord geduwd en ben er bovenop gesprongen en ik schreeuwde naar mijn maat (Louis Boekhout): "Spring op het vlot, dat is je enige redding". Hij sprong boven op mijn rug. Ik heb met de draad het vlot open getrokken. Het was inmiddels donker geworden. De buiten- en binnenverlichting van het vlot deden het niet. Wij klommen het vlot in en ontdekten dat het mes niet bij de ingang was geplaatst. De zaklantaarn was moeilijk te vinden en zat in een van de zakken. De ladder zat van de opening strak naar achter vastgebonden. De zakken met inhoud waren op de vloer vastgebonden, omdat wij het mes niet konden vinden was het uiterst moeilijk om iets te openen. Op een gegeven ogenblik vond mijn maat de zaklamp en gaf deze aan mij. Ik zag toen de stekertjes hangen van de verlichting, heb contact gemaakt en wij kregen toen binnen en buiten licht. Het mes

U 14

bevond zich op de vloer in een houder. Ik heb toen de vlotlijn willen doorsnijden, maar deze was al los. Ik heb eerst één vuurpijl afgestoken. Hoewel het redelijk druk was met scheepvaart kwam er geen reactie. Toen er een scheepje in de buurt was, heb ik nog een handstakellicht afgestoken, maar dat schip draaide weg en ondernam geen actie. Ik stak meteen een volgend handstakellicht aan, maar er gebeurde weer niets. De tijden weet ik niet precies.

Wij sloegen om ongeveer 19.00 uur om en het duurde tot ongeveer 20.30 uur tot wij werden opgepikt door de "Antje" van de KNRM. Wij werden razendsnel naar Katwijk gebracht waar de ambulance klaar stond die ons naar het ziekenhuis bracht. Wij zijn in de ambulance en in het ziekenhuis lichamelijk onderzocht en wij mochten weg. Eerst zijn wij naar het KNRM-station gegaan, daarna hebben wij een verklaring bij de politie afgelegd en zijn wij naar huis gegaan.

Opmerking: Ik wilde de vloer van dinghy opblazen, maar het ventiel was niet te vinden, zelfs met licht niet. Ik vind de uitrusting van twee vuurpijlen en drie handstakellichten wel erg weinig. De indeling van het vlot was anders dan wij op school geleerd hadden. Verder wil ik mijn lof uitspreken over de mensen van de KNRM, die ons gered hebben.

Waarom de EPIRB niet op dreef, weet ik niet.

Matroos L.W.L. Boeckhout:

Ik vaar ongeveer vier jaar, waarvan de meeste tijd op baggerschepen. Ik ben niet in het bezit van diploma's. Ik vaar sinds drie weken op de visserij aan boord van de "Jet" OD 52.

Op donderdag 6 november 1997, omstreeks 18.00 uur waren wij aan het vissen. De weersomstandigheden waren goed, windkracht 2 à 3 Bft. uit de zuid, de zee golvend, bijna geen deining. Te 18.30 uur gingen wij halen. De tuigen waren te zwaar en wij konden niet bij de zaklijn komen. De schipper besloot op een westelijke koers de kuilen wat schoon te stomen.

Dit lukte niet, hij besloot toen naar een ondiepte te varen, om zodoende de kuilen omhoog te krijgen en de zaklijnen te kunnen bedienen. Ik schat de snelheid die wij liepen op ongeveer 2 mijl per uur. De schipper zei: "Laten wij het oliegoed maar uit doen en ga maar eten klaarmaken". Ik had mijn oliegoed uitgedaan en stond op het achterdek. Ik merkte plotseling dat het schip over bakboord helde, bakboorduit draaide en ging omslaan. Dit gebeurde heel snel in ongeveer 10 seconden. De schipper kwam uit de stuurhut duwde de dinghy overboord en riep tegen mij dat ik op de dinghy moest springen. Ik deed dat ook en sprong op de dinghy en boven op de schipper die er inmiddels op zat. De schipper trok met de vanglijn het vlot open en klom er als eerste in. Het was donker en de buiten- en binnenverlichting van het vlot deden het niet. Ik heb de lamp gezocht en uiteindelijk in één van de zakken met uitrusting, die op de bodem waren vast gebonden, gevonden. Toen wij het hadden vonden wij het mes, dat op de bodem van het vlot was bevestigd. Wij hebben licht in en buiten het vlot gemaakt, door de stekkers met de batterijen te verbinden. Eerst stak de schipper een vuurpijl af en later toen een schip dicht bij ons in de buurt kwam hebben wij een handstakellicht aangestoken. Doch er kwam geen reactie. Op een gegeven ogenblik kwam de reddingboot uit Katwijk langs en pikte ons op. De reddingboot bracht ons naar Katwijk, naar de ambulance die reeds klaar stond. In

de ambulance en later in het ziekenhuis zijn wij lichamelijk onderzocht. Wij mankeerden niets en wij mochten weer weg. Wij hebben een verklaring afgelegd bij de Politie in Katwijk en zijn daarna naar huis gegaan.

Ik weet niet waarom de Epirb niet is opgedreven.

Opmerkingen: De indeling van het reddingsvlot was zeer onhandig en de uitrusting summier.

Verder wilde ik mijn bewondering uitspreken voor de mensen van de KNRM, die ons hebben gered.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper C.T. Rodenhuis:

Ik heb tijdens mijn opleiding voor de zeevaartdiploma's iets over stabiliteit geleerd. Ik was op de hoogte van de kritische stabiliteit van dit schip en ook van het feit dat de stabiliteit verslechtert bij het toebloks hieuwen van de blokken bij opgetopte gieken.

Nadat ik het schip heb aangeschaft, zijn er door mij een aantal zaken aan boord vervangen. Dit betrof onder andere apparatuur voor de visverwerking. De hierdoor ontstane gewichtsvermeerdering zal een paar honderd kilo zijn geweest. Bovendien is de mast verzwaard, hetgeen ook een paar honderd kilo gewichtsvermeerdering teweeg zal hebben gebracht. Nadat een en ander is gebeurd, zijn er geen nieuwe stabiliteitstesten door de Scheepvaartinspectie uitgevoerd. Ik was op de hoogte van het feit dat de stabiliteit van dit schip niet zo goed was, dat was mij in de dagelijkse praktijk een paar keer opgevallen. Ik weet dat er nog andere schepen van dit type rondvaren en ik ben thans van mening, dat men deze schepen in verband met de slechte stabiliteit van het water zou moeten halen of ze alsnog wat stabiliteit betreft zouden moeten aanpassen.

Ik had de laatste trek wat langer doorgevaren in verband met een telefoongesprek. Daardoor zal deze trek een uur tot anderhalf uur hebben geduurd.

Tijdens het halen ontdekte ik dat de netten behoorlijk zwaar waren. Ik ging ervan uit dat de netten vol met rommel zaten. Normaal gesproken vaar je dan tegen het zeetje op om de netten schoon te spoelen. Dit varende schoon spoelen heb ik vaker zonder problemen gedaan. Toen in dit geval het schoonspoelen niet lukte, ben ik omgedraaid om naar een zandbankje bij het strand te varen. Ik had daarvoor ook al geprobeerd om door middel van "kwispelen" de netten te spoelen, maar dit lukte niet. Het was mijn bedoeling om op de bank in een duikpak overboord te gaan en de netten in het water te openen. Ik heb eerder op deze manier kuilen van netten opengemaakt.

Ik ben erg goed bekend in dit gebied. Toen wij naar dit gebied stoomden voelde de stabiliteit goed aan.

Er was een radar aan boord, de autopilot was gekoppeld op het magnetisch kompas en ik navigeerde op de kaartplotter. Op het kaartje van de kaartplotter was het gebiedje aangegeven waar ik naar toe wilde varen. Ik wist niet dat in de zeekaart van dit gebied die plek als "vuile grond" was gemarkeerd.

U 14

Het zonder vaart de netten laten schoonspoelen kan wel een halve tot een hele dag duren, en was daarom voor mij, vanuit economisch standpunt bezien, geen goed alternatief.

Er waren geen speciale voorzieningen, zoals een staarttouwetje, op de kuilen aangebracht om deze op een andere manier te openen. Achteraf gezien had ik hier beter wel gebruik van kunnen maken, maar ik heb deze nooit aangebracht omdat ik bang was dat men aan dek hiervan te snel gebruik zou maken, waardoor er vangstverlies zou kunnen optreden. De jomper gebruiken om de kuilen aan dek te krijgen ging niet, omdat de netten niet voldoende omhoog kwamen.

De gieken waren opgetopt tot ongeveer 45°; dit optoppen hebben wij varend gedaan. Ik weet niet meer precies hoe wij zijn omgeslagen, het ging allemaal heel erg snel en er was geen tijd meer om nog maar iets te doen. Ook het laten zakken van de stuurboordgiek was niet meer mogelijk. Volgens mij zijn wij niet achter een wrak blijven hangen.

De lier wordt vanaf de brug bediend door middel van een clutch.

Ik ben op voorgaande reizen wel vaker scheef gegaan; soms zover dat het water aan dek kwam. Dit gebeurde als wij met de netten vastliepen of doordat de kuilen te zwaar waren geworden.

De Epirb was aangebracht boven op het stuurhuis. Ik liet deze daar altijd zitten, ook in de haven. Ik weet niet waarom de Epirb pas twee dagen later is opgekomen.

Ik heb, toen wij aan het omslaan waren, de dinghy uit de cradle gehaald. Ik heb er een paar meter lijn uitgetrokken voordat hij zich uiteindelijk opblies. Ik had tijdens mijn opleiding een paar oefeningen met dinghy's meegemaakt. De dinghy die wij aan boord hadden week, wat de plaatsing van de uitrusting betreft, behoorlijk af van die waarmee ik had geoefend. Daarom konden wij het mes ook erg moeilijk vinden.

Na de berging bleek het schip total loss. Ik heb de netten gezien nadat deze waren geborgen. In het stuurboordnet zat een scheur, het bakboordnet was onbeschadigd.

Voor dit schip had ik een vrijstelling gekregen om met twee man aan boord te varen. In de praktijk voer ik negen van de tien keer met drie man aan boord. De derde man was dan in het algemeen iemand die wat minder ervaring had.

Ik vaar nu niet meer, ik werk nu aan de wal. Er zijn diverse redenen waarom ik met varen ben gestopt.

Hoofd Afdeling Visserij C.H.M. van Schie:

Dit soort schepen vaart met bestaande rechten en alleen bij gereede twijfel komt de Scheepvaartinspectie in actie, en wel door het houden van controlehellingproeven en herberekeningen van de stabiliteit.

Ik weet dat er regelmatig kotters van dit soort omgaan, maar in deze gevallen was er niet altijd sprake van ongelukken die te maken hadden met een slechte stabiliteit.

Voorzover ik weet is dit de achtste kotter die in de laatste paar jaar op deze wijze is omgeslagen.

Er is verschil tussen de stabiliteitsvereisten voor de boomkorvisserijschepen en die voor de rondvisvisserij. Voor het eerstgenoemde soort schepen gelden eisen die ongeveer 25% hoger liggen. Dit specifieke schip was nooit gekeurd voor de rondvisvisserij, het is altijd gekeurd voor de boomkorvisserij. In 1990 is de stabiliteit van dit schip, in verband met hermotorisering, gecontroleerd. Na het recente

kapseizen is de stabiliteit nogmaals doorgerekend; de resultaten hiervan waren beter dan die van 1990. Voorzover ik weet heeft de Scheepvaartinspectie, nadat deze schipper dit schip in 1996 heeft aangeschaft, niet meer met hem over de stabiliteit gesproken.

Ik kom tot mijn eerder op schrift gestelde conclusie, dat de kotter niet zou zijn omgegaan bij gieken in de visstand, omdat dan het aangrijpingspunt ter hoogte van de waterlijn zou hebben gelegen. In opgetopte stand van de gieken ligt dit aangrijpingspunt veel hoger.

Ik vermoed zelf dat het schip, door welke oorzaak dan ook, bakboorduit is gedraaid. Hierdoor is het net tegen het stuurhuis gekomen, waardoor er nog meer kracht op het schip werd uitgeoefend en waardoor het schip mogelijk is omgeslagen.

De nieuwe apparatuur ten behoeve van de visverwerking was voor de Scheepvaartinspectie geen aanleiding voor een nieuwe hellingproef. De Scheepvaartinspectie was niet op de hoogte van de verzwaren van de mast op dit schip.

Indien de schipper de stabiliteit van zijn schip niet vertrouwde, had hij de Scheepvaartinspectie hierover moeten inlichten. De SI had dan, na het houden van een hellingproef, de stabiliteit kunnen doorrekenen met behulp van computerprogramma's.

In het vlot is een tekening aangebracht waar de diverse onderdelen zijn geplaatst. In het donker en bij het niet branden van de binnenverlichting is deze tekening natuurlijk slecht of niet te onderscheiden. De verlichting op en in een dinghy moet normaal gesproken meteen bij het te water gaan werken. Ik vermoed dat men óf de stekkers niet heeft aangesloten na het verwisselen van de batterijen óf dat deze stekkers weer zijn losgeraakt bij het inpakken van het vlot.

Ik weet niet hoe het komt dat het roer, nadat het schip is gezonken, bakboord aan boord is komen te liggen. Ik heb aan deze roerstand in ieder geval geen conclusies verbonden.

In dit geval, nu de schipper zijn netten niet aan dek kon krijgen, had hij volgens mij een duiker moeten bestellen om de netten onder water te laten openen.

De door de schipper tijdens deze zitting genoemde staarttouwkleem is oorspronkelijk bedoeld bij het gebruik van een binnenzak. Garnalenvissers gebruiken een dergelijke kleem ook wel eens. Deze kleem is in ieder geval niet verplicht.

Ik weet niet op welke kotters de schipper, tijdens zijn verklaring van vandaag, doelt, als hij zegt dat deze van de zee afgehaald zouden moeten worden, of zouden moeten worden aangepast.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Wederom moet vastgesteld worden dat veiligheidsbewustzijn in de visserij er wel eens bij in schiet. Het tijdens de vaart optoppen van de beide gieken terwijl er een zware last in hangt is vragen om ongelukken.

Op zich is de handelwijze van de schipper wel te verklaren. Na een wat langere trek dan gebruikelijk, mede doordat hij zijn zoontje aan de telefoon had, duurde deze trek ruim een uur, bleek dat de kuilen moeilijk binnen te halen waren.

De netten zakten terug, ondanks het feit dat de rem op de visdraden stond.

Het lukte de schipper echter wel om de gieken op te toppen en daarmee de kuilen hoger te krijgen.

U 14

De schipper besloot richting kust te varen om bij een ondiepte het kuiltouw te pakken te krijgen en tevens de netten te spoelen tijdens de vaart naar de ondiepte. Voordat hij daar was klapte de stuurboordkuil om naar bakboord en gaf de kotter een niet te herstellen slagzij.

Opmerkelijk is dat bij de berging het roer bakboord aan boord stond. Er kon niet meer geverifieerd worden of op de automaat dan wel op de hand gestuurd werd.

Uit het onderzoek ter zitting blijkt dat het schip mogelijk niet aan de minimale stabiliteitseisen voldeed, dit in tegenstelling tot wat bij de Scheepvaartinspectie aan gegevens bekend is. De actuele windkracht op die avond lag ruim onder de maximale eis van 6 Beaufort zoals op het Certificaat van Deugdelijkheid vermeld. De stabiliteit wordt nadelig beïnvloed door het optoppen van beide gieken tot een hoek van 45 graden. Verlies aan gewicht in een van de kuilen, een hogere golf of een abrupte roermanoeuvre is dan voldoende om het schip om te laten slaan.

Dit is bekend in de visserij, zie de diverse uitspraken van de Raad, en ook schipper Rodenhuis had moeten weten dat hij een groot risico nam door zo te handelen.

Ik acht de schipper schuldig aan het kapseizen van de OD 52, en stel voor hem te straffen door het ontzeggen van de vaarbevoegdheid als schipper voor de periode van een week.

Ondanks dat de laatste jaren meerdere malen kotters zijn omgeslagen, soms met tragische gevolgen, lijkt het er op dat men zich niet altijd volledig bewust is van de risico's die bepaalde handelingen met zich meebrengen. Vooral het manipuleren van te zware kuilen kan, indien niet doordacht wordt gehandeld, ernstige gevolgen hebben.

Het optoppen van de beide gieken met een zware last is zo'n ondoordachte handeling, die meer dan eens tot ongelukken heeft geleid. Het voorkomen daarvan is vooral een kwestie van gezond verstand maar ook goede voorlichting betreffende de stabiliteit van de kotters kan hieraan een bijdrage leveren.

De bemanning is relatief snel gered, mede doordat het ongeval dicht onder de kust plaatsvond. Dat de Epirb niet tijdig los kwam is daardoor gelukkig niet fataal geweest.

Mijn waardering gaat uit naar allen die aan de redding hebben meegewerkt.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De garnalenvisser "Jet" OD 52 was op 5 november 1997 om ca. 17.00 uur uit Scheveningen vertrokken om voor de kust te gaan vissen. Aan boord bevonden zich de schipper/eigenaar en een matroos.

Volgens de Staat van Voorgescreven Bemanning moest de OD 52 met drie man varen. De schipper had op 24 juni 1996 een voorlopige vrijstelling gekregen om met twee man te varen, zolang met het vissersvaartuig uitsluitend reizen van korte duur werden gemaakt van maximaal 10 uren per etmaal buitengaats, vanuit een Nederlandse haven en varende binnen vaargebied Ia.

Gedurende de nacht van 5 op 6 november werd er gevestigd en tegen de ochtend gingen men voor tuig liggen en rusten. Op 6 november om circa 16.00 uur werd de visserij hervat. Gedurende de ochtend had er windkracht 5 Bft. gestaan uit het zuidzuid-

westen, welke tegen het einde van de middag was afgenomen tot 3 Bft. uit het zuiden. De golfhoogte was circa 2,5 meter.

Een trek duurde gemiddeld tussen de twee en de vijf kwartier.

Om circa 18.30 uur werd er gehaald op een noordwestelijke koers na een trek van circa 1½ uur. De schipper had de trek circa een kwartier langer gemaakt omdat hij werd gebeld van thuis. De schipper merkte dat het halen zwaar ging, vooral het net aan bakboord, terwijl het vissersvaartuig vrijwel gestopt kwam te liggen. De visdraden konden op een gegeven moment niet verder meer worden gehaald en stonden vrijwel recht naar beneden. De waterdiepte was circa 16 meter. In die situatie kon de kuildraad niet met de haak worden gepakt, terwijl de schipper ook de benodigde vaart niet meer in het vissersvaartuig kreeg. Hij topte vervolgens de gieken op naar circa 45° en trachtte met de vaart die hij toen kon maken met de motor op volle kracht, circa 2 knopen, om de netten schoon te spoelen. Dit lukte niet en na circa 10 minuten besloot de schipper om op een oostelijke koers naar ondieper water voor de kust te varen, om daar bij de kuilen te kunnen komen. Hij had een duikpak aan boord en zijn plan was om te gaan duiken om de staart met de kuildraad te pakken te kunnen krijgen om ze binnen te kunnen halen. De schipper was op de hoogte van de methode om gestopt te gaan liggen en de volle netten te laten wellen, doch zijn ervaring was dat dit wel een halve nacht tot langer in beslag kon nemen en omdat het duister werd, en de garnalen het beste 's nachts werden gevangen, wilde hij zo snel mogelijk zijn netten binnen zien te krijgen.

Omdat het nog een mijl of drie varen was besloot de schipper eerst nog wat te eten en zei tegen de matroos: "laten we het oliegoed maar uitdoen en ga maar eten klaar maken".

De matroos had zijn oliegoed net uit en stond op het achterdek en de schipper stond in de deuropening van de brug, toen het vissersvaartuig plotseling zwaar over bakboord slagzij maakte en de stuurboordgiek overlapte naar bakboord en midscheeps bleef hangen, terwijl het vissersvaartuig bakboord ronddraaide. De schipper trok het gashandel van de motor terug en de schroef uit zijn werk, maar het vissersvaartuig rolde door over bakboord.

De schipper klom via de stuurboordzijde van de stuurhut naar het dak waar zich het reddingvlot bevond. Deze trok hij los, duwde het reddingvlot te water en trok aan de trekdraad, waarna de dinghy zich opblies en de schipper en de matroos in het reddingvlot konden klimmen respectievelijk springen.

Toen ze in het vlot zaten was het vissersvaartuig inmiddels geheel gekapseisd en de schroef stak nog langzaam draaiend boven water uit. Alles speelde zich in enkele minuten af. De tijd van kapseizen was circa 19.00 uur en de positie circa 2 – 2½ mijl ten zuiden van de DGSM-boei.

In het reddingvlot hadden beide vissers enige moeite om de hulpmiddelen te vinden, omdat de verlichting het niet deed en ze het mes niet konden vinden om de verpakking te openen.

Na enige tijd vonden ze in één van de zakken een zaklamp en daarmee zagen ze dat beide stekertjes van de verlichting los hingen. Na inpluggen van de stekertjes hadden ze verlichting in en buiten het vlot. Het mes bleek zich op de vloer in een houder te bevinden.

Het reddingvlot was op 4 juli 1997 bij de leverancier gekeurd, waarbij de batterijen waren vervangen en de stekertjes volgens de leverancier weer waren ingeplugd.

U 14

Volgens de leverancier waren de stekkertjes mogelijk losgegaan bij het oplazen en werden voortaan met tape vastgeplakt.

Nadat de schipper de noodseinen had gevonden stak hij een vuurpijl af en toen er een span vissers in de buurt kwam ontstak hij tweemaal een handstakelicht. De vissers reageerden echter niet.

De afgestoken vuurpijl werd om 19.49 uur waargenomen voor de kust ter hoogte van de Wassenaarse Slag. Door het Verkeer Controle Centrum van Scheveningen werd dit onmiddellijk doorgemeld aan de Kustwacht en om 20.10 uur voeren drie reddingboten uit Katwijk en Scheveningen uit. Eén van de reddingboten zag even later het rode handstakelicht en om 20.29 uur werden de twee vissers aan boord genomen in positie 52° 10' 63" N en 004° 18' 77" O. Zij werden overgebracht naar het botenhuis van de KNRM te Katwijk en vandaar naar het ziekenhuis in Leiden voor onderzoek naar onderkoelingsverschijnselen. Zij bleken echter ongedeerd en werden daarna weer teruggebracht naar Katwijk, waar ook inmiddels de familie was gearriveerd.

Door het KLPD te Katwijk werd vervolgens proces-verbaal opgemaakt.

De Epirb van de OD 52 zat boven op de brug gemonteerd en heeft niet onmiddellijk gewerkt, doch kwam pas na twee dagen, op 8 november, in de lucht, waarna de Epirb in nagenoeg de positie van het gekapseisde vissersvaartuig door een reddingboot werd opgepikt. Bij onderzoek van de Epirb bleek deze in goede staat te verkeren, was niet beschadigd en werkte goed.

Op 7 november werd het wrak van de OD 52 door de "Mitra" van Rijkswaterstaat gelokaliseerd in de positie 52°10' 03" N en 004°18' 13"O en door de Vaarweg-markeringsdienst afgeboeid met twee wrakboeien. Het lag op een diepte van 13 meter LLWS. Omdat het wrak gevaarlijk was voor de scheepvaart werd het op 18 november op last van Rijkswaterstaat gelicht door het bergingsbedrijf Tak Marine. Bij duikinspectie bleek het wrak met een lichte slagzij over bakboord op zijn kiel op de bodem te staan. De bakboordgiek stond onder een hoek van 45° omhoog en de geheel met modder, zand en andere zaken gevulde kuil van het net lag enkele meters van de kotter vandaan. De gevulde kuil besloeg de laatste 2 à 3 meter van het net. De boomkorren waren tegen de visblokken aan getrokken. De stuurboordgiek stond recht op tegen de mast en de boomkor lag over het stag dat tussen de voor en de achtermast loopt. De stuurboordkuil was slechts gedeeltelijk gevuld en hing over het achterschip aan bakboordzijde buitenboord. De duiker schatte dat er maar een derde in zat, vergeleken met het bakboordnet. De duiker had de achterste twee tot drie meter van het visnet betast en geen beschadigingen gevonden. Het roer stond bakboord aan boord. Van de luiken naar het benedenschip waren bijna alle luikopeningen geopend of nauwelijks gekneveld.

Nalichting bleek dat de motor uit zijn werk stond en de tiller van het roer in middenstand. Omdat de stuurautomaat door de modder te zeer was vervuild, kon niet worden vastgesteld of deze op handsturen of automatisch sturen stond. Het stuurboordnet was halverwege dwarsover gescheurd over circa 1 à 2 meter, de kuil was niet beschadigd. De flap van de scheur in het net zat vast op een luchthapper aan stuurboordzijde van de brugopbouw. Bakboordnet was niet beschadigd.

De "Jet" OD 52 was 35 jaar oud en medio 1996 door de schipper gekocht. Het vissersvaartuig verkeerde toen in een matige conditie, vooral wat het vistuig betrof. In de anderhalf jaar na de koop had de schipper er voor circa f 100.000,- aan

verbouwd en verbeterd. Hij moderniseerde de apparatuur en het tuigage werd opgeknapt en vernieuwd. De nieuwe apparatuur was veelal zwaarder. Hij had problemen met de mast gehad en de mastvoet was ook verzwaard. Een maand voor het kapseizen had hij nog extra beugels op de zolen van de boomkor laten lassen waardoor hij hoger boven de grond kon vissen en minder rommel in zijn netten kreeg.

In verband met hermotorisering in 1990 was er in maart 1990 door de Scheepvaart-inspectie een rolproef uitgevoerd, waarbij bleek dat de stabiliteit van het vissersvaartuig voor de boomkorvisserij niet volledig aan de gestelde eisen voldeed. De reeds voor het vissersvaartuig bestaande windkrachtbeperking van 6 Bft. en het vaargebied Ia bleven gehandhaafd.

De schipper wist dat zijn schip een niet zo goede stabiliteit had en was altijd opgelucht als na een flinke slagzij het vissersvaartuig weer overeind kwam.

Beschouwing

Vanaf 1985 is de "Jet" OD 52 de achtste kleine kotter die kapseisde. Van deze acht hadden er zes een bouwjaar van voor 1967. Bij bouwjaren na 1967 werden de stabiliteitseisen 20% hoger gesteld, hetgeen niet verhinderde dat er ook twee kotters met deze hogere eisen kapseisden. Alle kotters visten met boomkorren, zes kapseisden bij het trachten te hieuwen over de top van de giek van vastgelopen of zware, meestal met zand en stenen, volgelopen netten. De "Jet" OD 52 kapseisde bij het stomen met de zware over de bodem slepende netten, terwijl bij één kotter de oorzaak niet helemaal kon worden vastgesteld, omdat de bemanning bij het kapseizen was verdronken.

Een schip kapseist ten gevolge van het overschrijden van de stabiliteitsgrens. Vooral bij de oudere kleine kotters speelt de slechte stabiliteit een grote rol. Alhoewel de meeste schippers wisten dat hun schip een slechte stabiliteit had, namen ze in de meeste van bovengenoemde gevallen desondanks het grote risico van scheef trekken, teneinde weer zo snel mogelijk met de visserij door te kunnen gaan.

Behalve dat er acht vissersvaartuigen verloren gingen, lieten daarbij ook twee vissers het leven. De Raad wijst daarom ook de schippers van met name oudere kleine kotters nogmaals op het gevaar waaraan ze hun schip, zichzelf en hun bemanning bloot stellen, door onachtzaam met de stabiliteit van hun schip om te gaan of risico's te nemen ten aanzien van de stabiliteit.

De stabiliteit van de "Jet" OD 52 voor de boomkorvisserij voldeed bij een in 1990 gehouden rolproef reeds niet volledig aan de voor de boomkorvisserij gestelde eisen. Reden waarom het vissersvaartuig een windkrachtbeperking van 6 Bft. was opgelegd. Het gewicht was na de koop toegenomen omdat de schipper flink had gemoderniseerd en verbouwd. De nieuwe installaties waren volgens de schipper zwaarder dan de oude, tevens had hij problemen met de mast gehad en was de mastvoet verzwaard en had hij extra beugels op de zolen van de boomkor laten lassen. De stabiliteit kan hierdoor alleen maar minder zijn geworden.

Het was de schipper van de "Jet" OD 52 overigens wel bekend dat zijn vaartuig een slechte stabiliteit had en hij was altijd opgelucht als het vissersvaartuig bij slagzij

U 14

weer recht kwam. Het was voor hem echter geen reden geweest om zich hierover tot de Scheepvaartinspectie te wenden.

Toen de netten van de "Jet" OD 52 niet meer binnen konden worden gehaald omdat ze te zwaar waren, terwijl de spruiten van beide boomkorren tegen de visblokken waren getrokken, besloot de schipper om de gieken circa 45° te toppen en met vol vermogen te trachten het zand uit de kuilen te stomen.

Het vissersvaartuig kwam daarbij slechts tot een vaart van circa 2 knopen.

Aanvankelijk stoomde het vissersvaartuig om de noordwest in een waterdiepte van circa 16 meter, daarna draaide de schipper om de oost naar ondieper water en wilde op een bankje voor de kust proberen om het net binnen te krijgen.

De netlengte was circa 19 meter. Bij 16 meter waterdiepte met de gieken 45° getopt en de boomkorren toebloks gehesen, hing de visdraad toen hij gestopt lag recht en strak naar beneden, en sleepte de schipper toen hij vaart liep de kuil mogelijk net niet over de bodem.

Het lijkt aannemelijk dat, toen hij daarna in ondieper water kwam, de volle bakboordkuil op een gegeven moment als eerste de bodem als het ware pakte dan wel door stenen op de bodem werd afgeremd, het vissersvaartuig met zijn geringe stabiliteit hierdoor flink scheef over bakboord werd getrokken, uit zijn roer liep, stuurboordgiek overklapte naar bakboord, waarna het vissersvaartuig kapseisde.

Door zijn gieken te toppen naar circa 45° en bovendien nog met voorgehesen boomkorren, bracht de schipper zijn vaartuig in een zeer labiele positie en, wetende dat de stabiliteit al niet zo groot was, nam hij daarbij een groot risico. Hij vergrootte dit risico nog meer door met vooropgezette bedoeling naar ondieper water te sturen en daarbij zijn netten als het ware aan de grond te varen. Hij was daarbij bovendien onvoldoende alert op post bij de bedieningshandels in het stuurhuis, had eerst zijn oliegoed uitgetrokken en was voornemens om te gaan eten. Hierdoor kon hij nog wel de schroef uit zijn werk zetten, doch niet meer de tuigen laten slippen.

De Raad is van oordeel dat de schipper hiermee onverstandig heeft gehandeld en een onverantwoordelijk risico nam, waardoor hij de veiligheid van zijn schip en bemanning ernstig in gevaar bracht en zijn vissersvaartuig dan ook kapseisde.

De schipper had er beter aan gedaan om, toen hij zijn netten door de zwaarte niet meer binnen kon krijgen, deze op de bodem te laten zakken en enige tijd te laten wellen. Dat dit mogelijk wel een halve nacht had kunnen duren en de visserij daardoor stil zou liggen, laat onverlet dat het wel veiliger is en uiteindelijk voor de schipper economisch voordeliger was geweest. Nu verloor hij zijn schip en kon hij helemaal niet meer vissen.

De schipper had geen "staarttouw", waarmee hij het net eventueel open kon trekken, aan zijn net. Hij had dit mede niet omdat hij van collega's had gehoord dat de mensen aan dek soms wat al te makkelijk het net daarmee opentrokken en de vangst verloren ging. Omdat hij zijn vangst binnen wilde halen, zou hij het in dit geval vermoedelijk ook niet hebben gebruikt.

Na het kapseizen heeft de schipper goed gehandeld door onmiddellijk naar het reddingvlot te klimmen en dat te water te duwen. Ook heeft hij een goed gebruik gemaakt van de noodseinen, welke uiteindelijk tot een snelle redding hebben geleid. De Raad heeft met instemming kennis genomen van de maatregel van de leverancier

van het reddingvlot, om in de toekomst te voorkomen dat de stekertjes van de verlichting los kunnen raken dan wel dat wordt vergeten om ze in te pluggen bij de periodieke controle van de reddingvloten.

Het niet komen opdrijven van de Epirb werd mogelijk veroorzaakt door het verward raken of vast komen te zitten van de Epirb in de draden of netten van het vissersvaartuig tijdens of na het kapseizen. Waarschijnlijk door de waterbewegingen is de Epirb uiteindelijk na twee dagen losgekomen.

De Raad wil hierbij zijn waardering uitspreken voor het bijzonder alert reageren van de verkeerscontrolepost Scheveningen en de reddingsdiensten, in samenwerking met de Kustwacht.

De beide schipbreukelingen konden dankzij hun adequaat reageren snel worden opgepikt en bleven ongedeerd.

Bij het opleggen van een maatregel van tucht aan de schipper, heeft de Raad mede in overweging genomen dat het vissersvaartuig, dat zijn eigendom was, verloren is gegaan.

Beslissing

De Raad straft schipper Cornelis Theodore Rodenhuis, geboren op 24 april 1967 en wonende te Ouddorp, wegens zijn schuld aan het kapseizen van het vissersvaartuig, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

Lering

1. Schippers van vissersvaartuigen met een matige stabiliteit, dienen bij pogingen om zware of vastgelopen netten binnen te halen, de risico's hiervan met het oog op de stabiliteit goed te overwegen.
2. Indien uit een rolproef blijkt dat de stabiliteit marginaal is, of indien een schipper zijn stabiliteit niet vertrouwt, is het verstandig om een hellingproef uit te voeren, dan wel overleg te voeren met de Scheepvaartinspectie.
3. Schippers dienen zich te realiseren dat door het omhoog brengen van de gieken de stabiliteit drastisch vermindert.

Aanbeveling

1. De Raad herhaalt de in zijn Uitspraak nr. 10/1996 gedane aanbeveling, dat eigenaren van oudere vissersvaartuigen dienen na te gaan of in de loop der jaren, door toename van gewichten aan boord, de stabiliteit niet is verslechterd.
2. De Raad geeft de Scheepvaartinspectie in overweging om de stabiliteit van deze oudere kleine kotters opnieuw te bezien, mede gelet op de toch ongemerkt toegenomen gewichten aan boord, onverlet de verantwoording van de schippers/eigenaren om dit te melden.

U 14

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, ing. W. Visser en H. Bais, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. D. Roemers, ter openbare zitting van de Raad van 10 juni 1998.

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