

Nr. 4

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het kapseizen en zinken van het Nederlandse vissersvaartuig „Barend Jan” WR 22, vissende op de Noordzee.

Betrokkene: schipper B. Bakker

Op 4 juni 1998 is het Nederlandse vissersvaartuig ”Barend Jan” WR 22, 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 16 september 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 het Nederlandse vissersvaartuig ”Barend Jan” WR 22, Barend Bakker, wonende te Den Oever.

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 het vvtg. ”Barend Jan” WR 22;
- drie ambtsedige processen-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk schipper B. Bakker, matroos/machinist J. Bakker en matroos/kok C. de Rooy, allen van het vvtg. ”Barend Jan” WR 22.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 20 november 1998. Voor het hoofd van de Scheepvaartinspectie was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart R. Simons.

De Raad hoorde schipper B. Bakker, als betrokkene. Voorts hoorde de Raad matroos/kok C. de Rooy, als getuige en expert van de scheepvaartinspectie H.S. Kuperus, als getuige-deskundige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 16 september 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.

U 4

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

2. *Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:*

A. De schepen

De "Barend Jan" WR 22 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Fa. Gebr. B. en J. Bakker te Den Oever. Het schip is in 1955/56 gebouwd, is 22,27 meter lang, meet bruto 69,92 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 220 kW. Het schip is uitgerust met VHF, radar, automatische stuurinrichting, radiotelefonie en echolood. Ten tijde van het kapseizen en zinken, bestond de bemanning in totaal uit drie personen. De diepgang bedroeg voor circa 3 meter.

B. Het kapseizen en zinken

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper B. Bakker:

Ik ben in het bezit van het diploma SW 6 sinds 1983. Ik heb ongeveer een half jaar als matroos gevaren op de WR 1 en daarna nog een jaar op een Duitse kotter. Ik vaar al dertien jaar als schipper op een kotter, waarvan de laatste negen jaar als schipper op de WR 22. Wij zijn op 2 juni 1998 uitgevaren vanuit Den Oever. Tussen Den Oever en Den Helder hadden wij contact met de heer Kuperus van de Scheepvaartinspectie, die ons mededeelde dat voor de stabiliteit de nettenrol en de visborden van boord moesten. Dit was het resultaat van de hellingproef op vrijdag 28 mei. Wij zijn daarop weer teruggevaren naar Den Oever, waar de nettenrol en borden van boord zijn gehaald door firma Luyt. De volgende dag, 3 juni 1998, zijn wij 's morgens om 07.00 uur weer uitgevaren, na ongeveer tien uur varen, kompascoers 310°. Tijdens het stomen was het slecht weer. Zuidwesten wind, kracht 6 à 7 Bft. Toen wij om ongeveer 5 uur 's middags de eerste trek deden, was het weer opgeknapt windkracht 2 Bft. uit noordelijke richting. Om ongeveer 06.00 uur donderdagochtend had ik de wacht, het was nog steeds rustig weer. Ik voelde toen dat wij langzaam vastliepen. Ik nam toeren terug en gooide de schroef eraf. Ik gaf vier keer kort alarm naar beneden, zodat de anderen wisten dat er iets aan de hand was. Ondertussen heb ik de vislijnen langzaam ingehieuwd, zodat de tuigen recht onder het schip zaten. Deze situatie komt vaker voor, zo'n één keer in de veertien dagen. Toen de tuigen recht onder het schip zaten ben ik gestopt met halen, er staat dan spanning op beide vislijnen, hoeveel dat is, is niet te schatten. Op een gegeven moment voelde ik de stuurboordzijde iets loskomen, een beetje schrikken. Meteen daarna kwam de bakboordzijde in één keer los. De kotter begon over stuurboordzijde scheef te vallen. Ik probeerde de frictie aan stuurboordzijde uit zijn werk te halen, dat lukte echter niet. De fricties worden helemaal mechanisch bediend (handels). Ik kon niet voldoende kracht meer zetten, omdat de kotter scheef lag en de handel erg vast zat.

Ik kon nog een roepje over de marifoon geven op kanaal P2 en moest daarna meteen de stuurhut uit aan bakboord, omdat het water al bijna tegen de zijramen stond. Ik stond eerst op de zijkant van de kombuis en later op de verschansing, de kotter lag 90° en Jan, mijn broer, zat op de kombuis bij het vlot. Cor de Rooij stond op het hekwerk achter de kombuis, hij gleed daar vanaf het water in, hij stak zijn hand uit om bij de verschansing te komen, ik kon hem vastpakken, zo kon hij naast mij op de verschansing komen. De kotter zakte verder scheef. Jan was met het bakboord vlot bezig, dat klem zat onder de railing, dat schoot plotseling los met Jan erbij. Vlak daarna draaide de kotter helemaal om en werden wij naast Jan in het water gegooid. Het vlot was nog niet open, maar nadat Jan aan de vanglijn had getrokken opende het in rechte toestand. Eerst waren wij Cor nog kwijt, maar die zat achter het inmiddels opgeblazen vlot, wij konden hem over het dak naar de opening trekken, daarna konden wij alle drie naar binnen kruipen.

Jan heeft na elkaar de rookpotten overboord gegooid, deze werkten. Ik zag toen de TS 6 met de tuigen boven water op ons af komen, wij probeerden nog twee handstakelsets en drie vuurpijlen af te steken, slechts één handstakelset werkte, maar de TS 6 had ons al gezien. Wij zaten in de folie pakken, behalve Jan, die zei dat hij het niet koud had.

De TS 6 kwam bij ons, opzij met de tuigen buitenboord. Op de vraag van de TS 6 of wij met z'n drieën waren, zeiden wij: "Ja, alles in orde". Waarop hij zei: "De WR 123 komt jullie ophalen, want die heeft z'n tuigen al aan dek staan". De WR 123 was zeer snel ter plaatse. De WR 123 heeft ons en de dinghy aan boord genomen, waarop ik direct naar huis gebeld heb, om iedereen gerust te stellen. De TS 6 heeft waarschijnlijk de Kustwacht gewaarschuwd. Wij zijn door de WR 123 in Den Oever aan de wal gezet.

Ons schip is uitgerust met een zogenaamd Van Damme-patent, om de visblokken af te vieren. Wij gebruiken dit wel als bijvoorbeeld één tuig vastzit. De situatie bij het vastlopen in dit geval, was niet dusdanig dat het Van Damme patent gebruikt moest worden. Vooral omdat wij deze situatie al vele malen eerder hadden meegemaakt. Ik heb geen nadelige gevolgen, voor zover ik dat nu kan overzien, aan het ongeluk overgehouden.

Matroos/machinist J. Bakker:

Ik ben in het bezit van het diploma SW V sinds ongeveer 1986. Ik heb op verschillende kotters gevaren en sinds 1989 op de WR 22 als machinist/matroos. Wij zijn op 2 juni 1998 uitgevaren, om ongeveer 09.30 uur. Om ongeveer 11.00 uur zijn wij tussen Den Oever en Den Helder teruggekeerd, toen wij hoorden dat de nettenrol en de borden er vanwege de stabiliteit af moesten.

Wij zijn de volgende dag om 07.00 uur weer uitgevaren, richting visgronden, in noordwestelijke richting. De wind was zuidwest, kracht 6 Bft., met een vervelend zeetje. Het laatste stuk nam de wind af.

Om ongeveer 17.00 uur konden wij beginnen met vissen, wij visten op kreeftjes met dezelfde tuigen als voor de garnalen, maar met iets wijdere netten, zonder klossepees.

De volgende dag, om 04.00 uur 's morgens, ben ik na het halen te kooi gegaan, evenals Cor de Rooij. Ik werd wakker van de bel, die ging verschillende keren, een

U 4

teken dat er wat aan de hand was. Ik heb mijn kleren en oliegoed aangetrokken. Cor was er eerder uit als ik en zat in de kombuis. Ik wist dat de tuigen zwaar gingen, dat hoorde ik onder andere aan de lier. De gieken stonden in de visstand. De kotter begon een beetje over stuurboord te hellen. Ik stond achterop en Cor zat in de kombuis, toen de kotter ineens op zijn stuurboordzijde kwam te liggen. Ik klom het kombuis dak op, want ik dacht meteen: "Dit komt niet goed, we moeten het vlot hebben". Het bakboordvlot zat klem onder het hekwerk. Het stuurboordvlot was uit zijn houder gekomen, maar zat ergens klem ik weet niet precies waar. Met veel kracht kon ik het stuurboordvlot los krijgen. Ik hield de vanglijn van het vlot vast, als een soort reddingslijn. Ik kon het vlot opentrekken, de lijn zat om mijn hand heen. Barend hing opeens naast mij. Toen ik op het achterschip stond of op het kombuis, had ik nog naar hem geroepen om uit de stuurhut te komen. Ook heb ik nog gezien hoe hij Cor op de verschansing trok. Wij hingen met z'n tweeën aan het vlot, maar zagen Cor niet meer. Wij hebben verscheidene keren geroepen. Toen hoorden wij hem aan de andere kant proesten en kuchen. Wij hebben hem samen over het dak het vlot ingetrokken en hem meteen een folie pak aangetrokken. Ik heb meteen het doosje van de vuurpijlen etc. opengemaakt. Ik heb eerst een vuurpijl geprobeerd, maar die wilde niet, daarna een rookpot, die werkte goed, daarna een handstakel, die werkte ook, daarna nog ongeveer drie handstakels, maar die werkten niet, nog twee rookpotten, die werkten goed.

Er kwam een schip op ons af, de TS 6, met z'n tuigen buiten boord, er stond een lichte deining. Ze vroegen hoe het was en of wij met z'n drieën waren. De WR 123 voer vlak achter de TS 6 en had z'n tuigen aan boord, daarom zijn wij daar aan boord gegaan.

Hierna weet ik niet veel meer. Tijdens het stomen kwam ik weer een beetje bij mijn positieven. De WR 123 heeft ons in Den Oever aan de wal gezet.

Door het trekken aan het vlot zijn veel spieren verrekt en kan ik nog weinig kracht zetten. Ik heb nog weinig controle over verschillende spieren. Naar ik hoorde heeft de kotter nog een paar dagen gedreven op z'n kop. Wij hadden alle luiken en deuren dicht gekneveld.

Het viel mij tegen dat zo weinig handstakels en geen vuurpijl werkte. Ik weet niet of dit aan de vuurpijl lag of doordat ik zenuwachtig was.

Matroos/kok C. de Rooij:

Ik ben in het bezit van het diploma S VII, sinds ongeveer 1993. Ik vaar sinds 1975 op de visserij. Ik heb één keer eerder op de WR 22 gevaren. Toen wij op 2 juni uitvoeren was dat de tweede keer. Wij zijn op 2 juni weer teruggevaren naar Den Oever, toen wij tussen Den Oever en Den Helder waren. Het weer was slecht, zuidwesten wind kracht 7 à 8 Bft. In Den Oever hebben wij de borden en nettenrol van boord gehaald met de kraan.

Woensdagmorgen 3 juni zijn wij om een uur of zes of zeven weer uitgevaren in noordwestelijke richting naar Zilverput. Om een uur of zes lagen wij klaar om te vissen.

Om 05.00 uur 's morgens ben ik te kooi gegaan, maar om 06.00 uur belde de schipper, om te halen. Ik heb rustig mijn kleren en oliebroek en laarzen aange- trokken. Ik kon merken dat er iets aan de hand was, want de schroef was eraf en de

lier haalde af en toe wel en niet. Ik had het idee dat er grond in de netten zat. Het proberen los te komen duurde ongeveer 15 minuten, en de schipper haalde zo ver door dat de gieken net het water raakten. Op dat moment zat ik in de kombuis en Jan achterop. De kotter begon over stuurboord scheef te vallen, ik weet niet of de winch op dat moment haalde. De kotter viel 90° scheef. Daarvoor was ik de kombuis al uitgegaan en klom op de kombuis. Even later zag ik de schipper op de romp zitten en die heeft mij ook daar naar toe geholpen. Ik klom toch vrij laat op de kombuis toen het schip al helemaal scheef lag. Ik zag Jan bezig met de vlotten. Even later zag ik beide vlotten wegdrijven. Jan heeft later een vlot opengetrokken. Jan en Barend hebben mij het vlot ingetrokken, nadat wij naar elkaar geroepen hadden, ik kon mijn laarzen uitschoppen en van mijn oliebroek had ik geen last.

Er was geen paniek, Jan en Barend maakten de spullen in het vlot open. Barend gaf mij een warmtepak. Jan was bezig met de vuurpijlen, wat ermee gebeurde kon ik niet zien, want ik zat in het vlot en zij zaten bij de opening.

Ongeveer 10 minuten nadat wij in het vlot geklommen waren, kwam de TS 6 bij ons. Er werd wat heen en weer gepraat. Waarna wij door de WR 123 aan boord genomen werden, deze kwam vlak achter de TS 6 aan. Op nog een andere Wieringer kotter stond al een duiker klaar. Die was toch nog nodig, omdat wij op de WR 123 een lijn in de schroef kregen. Gelukkig was het rustig weer. De WR 123 heeft ons naar Den Oever gebracht. Ik heb geen lichamelijke gevolgen aan het ongeluk overgehouden.

Op het schip en het hele gebeuren heb ik niks aan te merken, er was geen paniek en van het schip had ik een goede indruk.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper B. Bakker:

Op 2 juli zijn wij teruggegaan omdat de nettenrol en de visborden van boord moesten in verband met de stabiliteit. Het was toch slecht weer, dus dat kwam wel goed uit.

Volgens mij is de voorlaatste slingerproef in 1994 of in 1995 uitgevoerd. De nettenrol en de borden zijn daarna vervangen door zwaardere. Ik wist dat wij daarna met betrekking tot de stabiliteit nog aan de goede kant van de grens zaten. Wij hadden pas na de laatste hellingproef in de gaten dat de stabiliteit minder was geworden.

Trekken van drie uur zijn niet buitensporig lang.

Wij voeren met dubbele vislijnen in verband met het functioneren van de lier, niet om zwaarder te kunnen vissen. De vislijnen waren om de 50 meter gemerkt. De diameter van de vislijnen was 20 mm; ze waren 2 à 3 weken aan boord.

Betreffende dag had ik de wacht toen wij geleidelijk aan met de netten vastliepen.

De gieken stonden in een stand die lager was dan horizontaal, ik heb de gieken daarna niet meer getopt.

Ik dacht in eerste instantie dat de beide tuigen aan de grond waren vastgelopen, later

U 4

ben ik aan een wrak gaan denken. Op de plotter was geen wrak gemarkeerd op deze locatie, ik wist dus niet zeker of er op deze locatie een wrak was.

Toen wij vastliepen heb ik een paar keer gebeld, omdat ik verwachtte dat er wat aan de hand zou kunnen zijn. Ik waarschuwde de beide anderen, zodat deze dan stand-by konden staan om te helpen als dat noodzakelijk mocht zijn. Ik heb ze niet specifiek geroepen uit veiligheidsoverwegingen.

Ik probeerde de netten heel rustig te halen. Ik haalde door tot de lijnen recht onder de giek hingen. Toen ik was gestopt met halen op beide lijnen, zag ik dat de bakboordlijn slap viel. Ik weet niet wat de oorzaak van dit slap vallen is geweest. Ik heb in ieder geval niets gemerkt van het breken van de lijn. De lier was al gestopt toen de bakboord vislijn slap viel. Wij lagen toen gestopt en ik had de schroef uit zijn werk gezet. Ik weet niet of de netten op de bodem rustten of boven de grond hingen; ik heb niet gekeken hoeveel vislijn er uit stond.

Vervolgens probeerde ik de stuurboordfrictie eruit te halen, maar dat lukte mij op geen enkele manier. De Padmos-winch is uitgerust met een conische frictie. Ik vermoed zelf dat er iets aan de hand was met het conische gedeelte van die frictie. Ik licht u een en ander toe aan de hand van een door mij geschetste tekening. Ik denk dat de vislijn tegen het schild van de frictie heeft gezeten. De hendels voor de bediening van de frictie van de lier werkten mechanisch. Er waren vier hendels: twee voor de bediening van de gieken en twee voor de vislijnen. Ik had daarvoor nooit eerder problemen met de frictie gehad, dit was de eerste keer.

Ik weet niet hoeveel tijd er heeft gezeten heeft tussen het stoppen met halen en het omslaan.

Ik heb het Van Damme-patentblok niet gebruikt, omdat naar mijn mening de situatie daar niet naar was. Ik heb dan ook geen moment aan dit patentblok gedacht. Ik ben wel bekend met de werking van dit patent. Ik heb dit patent regelmatig aan boord van mijn schip gebruikt. Achteraf gezien, beseft ik dat ik dit patent natuurlijk had moeten gebruiken, het is juist bedoeld voor dit soort situaties. Bij een stand van de gieken lager dan horizontaal werkt het Van Damme patent nog wel, dat weet ik uit de praktijk.

Volgens mij is het schip toen omgegaan, doordat al het gewicht aan stuurboord is gekomen.

Het schip is heel geleidelijk omgegaan; ik was toen niet meer aan het halen.

Over de marifoon had ik gewaarschuwd dat wij vastzaten. Nadat ik weer opgekrabbeld was waarschuwde ik over de VHF dat het fout zou gaan.

Van het moment dat ik de anderen waarschuwde tot het omslaan heeft meer dan twintig minuten geduurd.

Ik heb in mijn loopbaan vele malen vastgezeten met de tuigen. Soms gebeurde dit één maal per twee weken, soms wel drie keer per week.

Ik heb nooit meegemaakt dat de netten volledig waren kapot gescheurd als gevolg van het grote gewicht van grond en stenen. Als ik merk dat de netten te vol en te zwaar zijn, spoel ik ze door ze met de zak over de bodem te slepen.

De vuurpijlen en de handstakellichten uit het vlot werkten niet. Ik weet niet wat de oorzaak daarvan is geweest. De rookpotten werkten wel.

Er was een Epirb aan boord; deze zit waarschijnlijk nog aan het schip vast.

In het vlot heb ik voor de helft gebruik gemaakt van een warmtehoudend foliepak.

Mijn broer heeft dit niet gedaan.

Wij zijn opgehaald door de W 123.

Het artikel in het blad Schuttevaer komt niet geheel overeen met wat ik tegen die journalist heb gezegd. Met name dat de vislijn zou zijn gebroken klopt niet. Ik vaar nog wel, maar ik heb geen eigen schip.

Matroos/kok C. de Rooy:

De nettenrol en de borden zijn in Den Oever van boord gegaan; ze moesten er volgens mij af omdat er toch niet meer mee gevist werd. Er was hierover niet met mij gesproken.

De dag van het ongeval was de eerste dag dat ik aan boord was.

Er waren aan boord geen afspraken gemaakt voor het geval er wat aan de hand zou zijn.

Als wij moesten opstaan, werd er net zo lang gebeld tot wij wakker waren. In dit geval dacht ik dat er wel wat aan de hand was, omdat ik maar erg kort had geslapen. Ik ben met de normale snelheid opgestaan. Toen ik boven kwam, zei Barend dat wij vast zaten. Hij begon toen te halen en wij werden naar achteren gestuurd. Volgens mij was hij toen nog steeds aan het halen.

De gieken stonden in de visstand, dat wil zeggen dat ze onder de horizontale stand hingen. Ze zijn in deze stand gebleven, ze zijn niet opgetopt. Je kon voelen dat wij met de netten aan de grond zaten.

Op een gegeven moment, zo'n half uur nadat wij naar boven waren gekomen, begon het schip heel rustig en geleidelijk om te gaan. Ik zat toen half in de kombuis aan bakboord en Jan zat buiten de kombuis. Ik heb vanaf de kombuis de bakboordvislijn niet gezien. Ik denk niet dat de bakbord vislijn is gebroken, dat zou ik gemerkt hebben.

Ik weet niet wat de oorzaak van het omslaan is geweest. Ik denk dat de lier nog aan stond op het moment van omgaan en ik denk ook dat er nog gehaald werd. Later hoorde ik van de schipper dat het hem niet was gelukt om de lier uit z'n werk te zetten en dat er niet gestopt kon worden met halen.

Het laatste half uur heeft het schip volgens mij geen vaart meer gelopen.

Toen het schip begon om te slaan liep Jan naar de vlotten. Toen de twee vlotten in zee lagen, ben ik in het water gesprongen en naar een vlot gezwommen. Later zag ik dat de anderen in orde waren. Wij droegen geen zwemvesten. In het vlot heb ik een foliepak aangetrokken. Alleen de rookpotten werkten, de vuurpijlen niet.

Ik heb geen nadelige gevolgen van het zwemmen in zee overgehouden.

Ik ben niet bekend met het Van Damme-patent. Ik heb volgens mij dit patent nog nooit in werking gezien.

Ik had niet eerder gehoord dat dit schip vaker op deze locatie heeft vastgezet.

Ik vaar weer.

Expert van de Scheepvaartinspectie H.S. Kuperus:

De voorlaatste hellingproef is gehouden zonder dat de nettenrol en de borden aan boord waren. Bij de laatste hellingproef bleek dat de inmiddels aan boord geplaatste rol en borden van boord moesten. De stabiliteitsarm was toen 20,2 cm (na het verwijderen) en voldeed daarmee aan de voorgeschreven 20 cm. Na de laatste

U 4

hellingproef heb ik met schipper de afspraak gemaakt dat ik de stabiliteit zou uitrekenen en hem daarna zou bellen wat de uitslag was. De volgende dinsdag heb ik hem toen telefonisch meegedeeld dat de nettenrol en de borden van boord moesten. Ze zijn toen naar Den Oever gevaren en de nettenrol, borden en netten zijn van boord gehaald.

Het Van Damme-patent (een slippatent) was voor dit schip voorgeschreven. Ik ben van mening dat dit patent gebruikt moet worden zodra je vast komt te zitten. Dit patent is juist bedoeld voor dit soort situaties. Nu is er te lang geprobeerd om op een andere manier de netten vrij te krijgen.

Het Van Damme-patent werkt ook bij een giekstand lager dan horizontaal. De werking hangt namelijk af van de instelling van de lengte van de hangerdraad. Het Marelex-systeem wordt alleen toegepast op de grotere vissersschepen. Bij dit systeem kunnen bepaalde krachten worden ingesteld. Het lijkt mij redelijkerwijs niet doenlijk om dit systeem op oude schepen als de "Barend Jan" te installeren. Het is technisch nogal geavanceerd en vraagt een behoorlijke investering. Het systeem is overigens niet verplicht.

De "Barend Jan" had geen windkrachtbeperking.

Nieuwe kotters moeten bij standaard vermogen voldoen aan een stabiliteitsarm van 24 cm. In een soortgelijke situatie is het volgens mij heel goed mogelijk dat een nieuwe kotter ook om zou gaan. De kracht van de lier is te groot ten opzichte van de stabiliteit bij kleine kotters.

4. Het standpunt van de inspecteur

De afgelopen jaren zijn er enkele kleine kotters gekapseisd. De overeenkomst tussen deze ongevallen was dat de netten vastraakten of te zwaar werden door bijvoorbeeld zand of stenen. Er ontstaat dan een gevaarlijke situatie voor de kotter als er onjuist wordt gehandeld of risico's worden genomen ten aanzien van de stabiliteit.

De "Barend Jan" WR22 was aan het vissen toen de schipper bemerkte dat het schip vastliep op de netten. Het schip is uitgerust met een zogenaamde Van Damme-patent om de visblokken aan boord te kunnen vieren als de netten vastlopen. Als de visblokken aan boord worden gevierd, ontstaat er een beheersbare situatie ten aanzien van de stabiliteit. De schipper maakte hier geen gebruik van, maar haalde de vislijnen langzaam in. Hierdoor ontstond een gevaarlijke situatie ten aanzien van de stabiliteit, omdat men niet weet hoe groot de krachten zijn die op de vislijnen staan. Door deze handelwijze heeft de schipper de veiligheid van zijn schip en bemanning onnodig in gevaar gebracht. Toen een van de netten loskwam kreeg het schip slagzij en sloeg vervolgens om.

Na het omslaan van het schip is de bemanning in het vlot gekomen. De schipper heeft daarna goed gehandeld door gebruik te maken van de in het vlot aanwezige noodseinen. Het is echter opmerkelijk dat een aantal van deze noodseinen niet werkten. Verder is het vreemd dat de Epirb niet heeft gewerkt, gelukkig heeft dat nu geen verdere gevolgen gehad voor de redding van de bemanning.

In het vlot hebben twee van de drie bemanningsleden gebruik gemaakt van een foliepak om onderkoeling tegen te gaan, wat een juiste beslissing was. Men moet zich goed bewust zijn van de gevaren van onderkoeling in een dergelijke situatie en het gebruik van deze middelen zou voor elk bemanningslid vanzelfsprekend moeten

zijn. De bemanning is gelukkig snel gered, omdat er enkele vissersschepen in de buurt waren.

Ik acht schipper B. Bakker schuldig aan het kapseizen van de WR 22, en stel voor hem te straffen, door het ontzeggen van de vaarbevoegdheid als schipper voor een periode van een week. Mijn waardering gaat uit naar allen die aan de redding hebben meegewerkt.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Barend Jan" WR 22 vertrok op 2 juni 1998, omstreeks 09.30 uur, vanuit Den Oever om op de Noordzee op kreeftjes te vissen. Het schip was gebouwd in de jaren 1955/56, had een bemanning van drie personen en was uitgerust om zowel met de nettenrol als met de boomkorren te kunnen vissen. In verband met het vissen met de boomkorren was de kotter uitgerust met het verplichte Van Damme-patent.

Tussen Den Oever en Den Helder had men telefonisch contact met de heer Kuperus van de Scheepvaartinspectie naar aanleiding van een hellingproef die op 28 mei 1998 was uitgevoerd. Uit de hellingproef bleek dat om aan de geldende stabiliteitseisen te voldoen, de nettenrol en de borden van boord gehaald moesten worden. Mede omdat buitengaats het weer toch te slecht was om te vissen keerde men naar Den Oever terug, waar de nettenrol en de borden verwijderd werden. De volgende dag, 3 juni 1998 is men omstreeks 07.00 uur weer uitgevaren en om 17.00 uur begon men aan de eerste trek in de Zilverput.

Er werd gevestigd met garnalentuigen, alleen met iets wijdere netten en zonder klossepees. Tijdens de reis naar de visgronden stond er een zuidwesten wind, kracht 6 Bft. Eenmaal op de visgronden aangekomen was de wind flink afgenomen.

In verband met het beter functioneren van de lier werd er met dubbele vislijnen gevestigd. De vislijnen hadden een diameter van 20 mm en waren pas drie weken aan boord. De gieken stonden in een stand die lager dan horizontaal was.

Op 4 juni 1998, omstreeks 06.00 uur, voelde de schipper, die op dat moment de wacht had, dat hij langzaam met zijn tuigen vastliep. Hij nam de toeren van de machine terug en gooide de schroef eraf. Hij gaf vier keer kort alarm naar beneden zodat de twee andere bemanningsleden, die lagen te slapen, wisten dat er iets aan de hand was. In eerste instantie dacht de schipper dat zijn tuigen aan de grond waren vastgelopen, later is hij, ofschoon dit niet op zijn plotter gemarkeerd was, aan een wrak gaan denken.

Hij hieuwde beide vislijnen zover in totdat beide tuigen recht onder het schip zaten en beide vislijnen onder spanning stonden. Na ongeveer 15 minuten bezig te zijn geweest om los te komen, waarbij de schipper de vislijnen zover in hieuwde dat de gieken het water raakten, voelde de schipper dat het stuurboordnet iets schrikte. Onmiddellijk daarop viel bakboordvislijn slap en begon de "Barend Jan" WR 22 over stuurboordzijde scheef te vallen.

De schipper probeerde de frictie van stuurboordtrommel van de vislier eruit te halen, maar omdat het handel vast zat en hij door de steeds schever vallende kotter niet voldoende kracht kon zetten, lukte het hem niet. Hij was nog in staat om een oproep op kanaal P2 te doen en moest toen het stuurhuis via bakboord verlaten.

U 4

De beide andere bemanningsleden die door de schipper door middel van de vier korte alarmsignalen gewaarschuwd waren, hadden zich in oliegoed naar de kombuis begeven. Toen de kotter over stuurboord scheef begon te vallen zijn zij op het dak van de kombuis geklommen en heeft één van hen het stuurboordvlot los kunnen krijgen en door middel van de vanglijn open kunnen trekken.

Zij slaagden er allen in om in het opgeblazen vlot te klimmen. Twee van hen trokken de foliepakken aan om onderkoeling tegen te gaan. Men maakte tevens gebruik van de in het vlot aanwezige noodseinen. Opmerkelijk was echter dat een deel van deze noodseinen niet werkten.

Alleen de rookpotten en één handstakelicht konden ontstoken worden. Intussen zag men een kotter, de "TS 6", met zijn tuigen buitenboord op hen afkomen. Achter de "TS 6" was ook de "WR 123" onderweg naar het vlot en deze kotter had zijn tuigen reeds aan dek.

De drie bemanningsleden van de "Barend Jan" WR 22 werden door de "WR 123" aan boord genomen en naar Den Oever gebracht. Buiten dat één van bemanning- leden door het trekken aan het vlot veel spieren verrekt had, is de bemanning van ernstige persoonlijke ongelukken bespaard gebleven.

Beschouwing

De "Barend Jan" WR 22 is vanaf 1 april 1985 de negende viskotter die kapseisde. Het merendeel van deze gekapseisde kotters werden gebouwd vóór 1967, toen de gestelde stabiliteitseisen lager waren. Op grond van overgangsrecht zijn deze eisen gehandhaafd. Deze schepen waren echter meestal gebouwd voor de rondvisserij en niet voor het vissen met de boomkorren.

Uit een hellingproef, gedaan op 28 mei 1998, bleek dat de kotter niet meer voldeed aan de geldende stabiliteitseis voor deze kotter. Om weer te voldoen aan de voorgeschreven stabiliteitsarm van 20 cm, bij 30 graden helling, dienden de nettenrol en de borden verwijderd te worden.

Door het verwijderen van de nettenrol en de borden zou de kotter een stabiliteitsarm van 20,2 cm hebben. Voor boomkotters gebouwd na 1967 is een stabiliteitsarm van 24 cm, bij 30 graden helling, verplicht gesteld.

Ondanks dat de nettenrol en de borden verwijderd waren moet de schipper zich dus bewust zijn geweest dat zijn stabiliteit nog immer marginaal was en dat dus voorzichtigheid was geboden.

De Raad is van oordeel dat de schipper, toen hij merkte dat zijn tuigen vastliepen, om wat voor reden dan ook, hij onmiddellijk gebruik had moeten maken van het Van Damme-patent. Hij had door het afvieren van de visblokken het aangrijpingspunt, van de krachten op het schip, drastisch naar beneden gebracht en zulkdoende een beheersbare situatie ten aanzien van de stabiliteit gecreëerd. Door het hieuwen over de top van de giek is de schipper onachtzaam omgegaan met de stabiliteit van de kotter. Deze onachtzaamheid, die tot het verlies van de kotter heeft geleid, had ook grote gevolgen voor de bemanning kunnen hebben. De schipper heeft zichzelf en zijn twee bemanningsleden aan groot gevaar blootgesteld.

Ook nu weer moet de Raad de schippers, van met name oudere kleine kotters, wijzen op de grote risico's die men neemt als men vastgelopen netten of te zware netten over de top van de giek tracht los te stomen of in te hieuwen. Toen de schipper

bemerkte dat zijn tuigen vastliepen nam hij de toeren van de motor terug en gooide de schroef eraf. Hij waarschuwde de beide bemanningsleden die lagen te slapen en is op beide vislijnen gaan hieuwen. Toen beide vislijnen recht onder het schip strak stonden is hij, afwisselend op stuur- en bakboordvislijn gaan hieuwen tot de giek het water raakte om zodoende de netten vrij van de bodem te krijgen. Na ongeveer 15 minuten hiermee in de weer te zijn geweest, schrikte het stuurboordnet en viel even later bakboordvislijn slap. Het is tijdens de zitting van de Raad niet duidelijk geworden waarom bakboordvislijn slap is gevallen. Het is mogelijk dat de lijn, ofschoon er geen wrak op de plotter gemarkeerd was, op een wrak is afgebroken. Een andere mogelijkheid is dat de bakboordvislijn verder uitgevierd is geweest dan stuurboordvislijn en dat op het moment dat stuurboordnet los kwam het bakboordnet als een anker is gaan werken, de kotter daarheen getrokken werd zodat de bakboordvislijn slap viel. Dit zou ook een onevenwichtige gewichtsverdeling veroorzaakt kunnen hebben.

Met zekerheid is vast komen te staan dat er een onevenwichtige gewichtsverdeling is ontstaan en de kotter over stuurboord werd omgetrokken.

Tijdens het omtrekken van de kotter probeerde de schipper de frictie van de stuurboordvisliertrommel uit zijn werk te halen, hetgeen niet lukte. De Raad is van oordeel dat de schipper, toen hij merkte dat hij deze frictie niet kon ontkoppelen, hij de lier op vieren had moeten zetten en/of de frictie van de hangerlier uit zijn werk had moeten halen.

Na het kapseizen van de kotter hebben de bemanningsleden zich door middel van het opgeblazen vlot in veiligheid kunnen brengen. Men heeft goed gebruik gemaakt van de aldaar aanwezige noodsignalen en foliepakken.

Door adequaat optreden van andere vissersschepen in de buurt konden de drie bemanningsleden van de gekapseide "Barend Jan" WR 22 snel aan boord van de "WR 123" genomen worden en naar Den Oever worden vervoerd.

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

Beslissing

De Raad straft schipper Barend Bakker, geboren 17 oktober 1967 te Harlingen, wegens zijn schuld aan het kapseizen van de "Barend Jan" WR 22, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

Lering

1. Schippers van vóór 1967 gebouwde vissersvaartuigen, waarvan de stabiliteit marginaal is, dienen zich er nog meer van bewust te worden dat onachtzaam omgaan met de stabiliteit van hun schip grote gevolgen voor schip en bemanning kunnen hebben.

Zij dienen, indien de mogelijkheid bestaat voor een onevenwichtige gewichtsverdeling bij het vastlopen van de netten of te zware netten, onmiddellijk gebruik te maken van het aan boord aanwezige patent dat het aangrijpingspunt van de krachten

U 4

die op het schip uitgeoefend worden, door deze onevenwichtige gewichtsverdeling, naar beneden brengt.

Het tijdverlies dat daarmee gepaard gaat mag hiervoor geen belemmering zijn.

2. De Raad verwijst tevens naar de lering en aanbevelingen gedaan in de Uitspraken nrs. 10/1996 en 14/1998 inzake de ramp met respectievelijk de "Willy Alida" KW 44 en de "Jet" OD 52. Beiden schepen waren ook gebouwd vóór 1967, zijn gekapseisd en vergaan.

Op de "Willy Alida" KW 44 verloor de schipper hierbij het leven.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, R.M. Heezius, J.L.A. van Aalst, N.J. Pronk en J. van Urk, 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 20 november 1998.

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