

Verslag Commissie Binnenvaartrampenwet

Nr. 5/1999

Verslag inzake het kapseizen en zinken van de zeilboeier 'Catharina' op de Waddenzee op 14 mei 1998.

De Commissie Binnenvaartrampenwet heeft een onderzoek ingesteld naar de aard en de oorzaak van bovengenoemd ongeval.

1. Het onderzoek

De Commissie kreeg de beschikking over een proces-verbaal met foto's opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Noord-Oost, Waterpolitie Harlingen, houdende de verklaringen van:

- De schipper/eigenaar van de boeier 'Catharina';
- Vijf opvarenden van dit schip.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter openbare zitting van de Commissie van 9 februari 1999 te Rotterdam.

Teneinde ter zake te worden gehoord was uitgenodigd doch niet verschenen G.J. Hofstede, schipper/eigenaar van de boeier 'Catharina'.

Ter zitting waren aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden en H. Jansma en W. van der Meer, Hoofdagenten van Waterpolitie Harlingen.

De zitting werd bijgewoond door twee opvarenden van de 'Catharina' H.W. Coster en G.A. Scheffel, die als getuigen gehoord zijn.

Na de zitting heeft de Commissie, via genoemde Inspecteur, een verklaring ontvangen van schipper J. Hollestelle van de YE 24.

2. De toedracht

De 'Catharina' is een zeilschip, type boeier, lengte 10,15 m., breedte 3,90 m., diepgang 0,85 m. De motor heeft een vermogen van 45 kW. de 'Catharina' kruiste op 14 mei 1998 omstreeks 11.00 uur op de Waddenzee op het Zuid-Oostrak richting Kornwerderzand, ter hoogte van boei ZR 4. Aangezien windkracht zes was doorgegeven voer de 'Catharina' met dubbel gereefd grootzeil en normale fok. De wind was Oost-Noord-Oost, sterk vlagerig. Door een sterke windvlaag werd de fok plat op het water gedrukt en vervolgens sloeg het schip om over bakboord. Alle opva-

renden raakten te water doch een passagier werd door het instromende water de roef ingezogen en kwam in een luchtbel terecht. Hij kon klopsignalen geven. De reddingsoperatie is onmiddellijk op gang gekomen. Na ongeveer een uur wisten twee duikers deze passagiers te bevrijden waarna hij door een heli-copter naar het ziekenhuis werd gevlogen. De overige passagiers werden door andere schepen aan boord genomen. Ter zitting van de Commissie is het navolgende verklaard:

G.A. Scheffel, opvarende van de 'Catharina':

'Ik had niet eerder op dit schip gevaren, wel op andere schepen. Ik heb totaal geen ervaring. Het schip voer over bakboord. Ik had de indruk dat het schip te schuin ging. Ik ben naar beneden gevallen toen het schip omviel. Ik kan zwemmen. Het was stralend mooi weer, wel stond er een straffe wind. Ik stond in korte broek en shirt aan boord. Er waren wel zwemvesten aan boord. Het schip lag al enige tijd schuin over bakboord. Het ongeval vond niet plaats met het overstag gaan, pertinent niet. We hadden een schoener op dezelfde koers al minuten lang over stuurboord en die liep op ons uit. We hadden elkaar al een paar keer bedenkelijk aangekeken of het wel goed ging. Ik bemoei mij verder echter niet met het schip. Achter ons lag stil de 'Yerseke 24', een mosselkotter. Die zouden het hebben zien aankomen.'

H.B. Coster, opvarende van de 'Catharina':

'We zaten allemaal in de kuip. Scheffel en ik zaten beiden aan stuurboord. Ik heb een paar keer gevraagd om de schoot wat te vieren, maar dat was niet nodig. De schipper zei dat hij zijn schip beter kende dan wie ook. Ik was naar beneden gegaan naar de bakboordkant om de fokkeschoot toch wat te gaan vieren. Bij een windvlaag schoot Scheffel met een klap over mij heen buiten boord. Hij werd gelanceerd. Ik had nog niet met deze schipper gevaren. Wij waren opstappers, niet betalend. Wel hielden wij de schipper vrij. Ik had mijn eigen reddingsvest aan. De fokkeschoot stond met een slipsteek vast. We voeren hoog aan de wind. De 'Yerseke 24'

heeft ruim een uur rond gevaren om de golven te breken en ons op ons gemak te stellen en van Tilburg was er razend snel bij om hulp te bieden.'

H. Jansma en W. van der Meer van de Waterpolitie Harlingen:

'Wij hebben alleen gezien dat het schip omging, maar niet dat het ook zou gebeuren. Ik had geen reden om te twijfelen aan de kundigheid van schipper Hofstede. Het was opkomend water. Er staat dan 3,20 à 3,50 m. water in het midden van de geul. De 'Catharina' kan dan een slag maken van ongeveer 350 m. Er waren geen hoge golven, lager dan 1 m. De schoot was op de juiste wijze belegd. De 'Catharina' ging wel zinken, maar hoe ver dat gegaan zou zijn, was niet te zeggen. Ik had niet het idee dat zij helemaal zou zinken en dan hadden wij het schip tegen de zandplaat aangedrukt. Wij blijven bij de verklaringen, opgenomen direct na het ongeval. Achteraf zijn een aantal dingen wellicht anders bedoeld geweest als er nu staat. De wind was Oost-Noord-Oost. Over stuurboord varende voer het schip met halve wind. Met dubbel gereefd grootzeil moest dit schip onzes inziens veilig kunnen varen.'

3. Standpunt van de Inspecteur

Het kapseizoen van de zeilboeier 'Catharina' op 14 mei 1998 en de gevolgen daarvan, mede gezien het kapseizen van de zeilschokker 'Witte Olifant' een week later, was aanleiding het voorlopige onderzoek aan de Commissie te overleggen. De overeenkomst tussen beide zaken is dat het in beide gevallen een zeilreis betrof die plaatsvond op ruim water bij harde wind met uitschieters. Omdat opvarende Scheffel in de romp van het schip was ingesloten, werd een grootscheepse reddingsactie gestart; door de inzet van veel personeel en materieel kon hij worden gered. Alle opvarenden spraken hun bewondering uit voor de opvang. Dezerzijds een woord van hulde aan alle redders en personen die zich hebben ingezet voor deze succesvolle redding.

Uit het onderzoek blijkt dat de zeilboeier 'Catharina' een reis maakte met 5 opvarenden; te weten schipper/eigenaar Hofstede en een groep van 4 vrien-

den. De schipper, het enige bemanningslid, bestuurde het schip. Er stond een vlagerige oostnoordoostelijke wind, kracht 6 Bf. Het grootzeil was dubbel gereefd; verder werd de normale fok gevoerd. De schoten van de beide zeilen waren vastgezet. Bij de beoordeling of het verantwoord was deze zeilen te voeren, ging de schipper af op eerdere ervaringen die hij met dit schip had opgedaan tijdens vele reizen, en ook tijdens zwaar weer. De motor stond bij. Het schip lag al enige tijd op de nieuwe koers, nadat zij overstag was gegaan. Het kapseizen was volgens de schipper een gevolg van de ontstane commotie door de verwonding van opvarende Scheffel in combinatie met een plotseiling optredende windvlaag. Door de snelheid waarmee het kantelen van het schip plaatsnam, kwamen maatregelen om dat te corrigeren te laat; ook konden de reddingmiddelen niet meer worden bereikt. Slechts één opvarende droeg een eigen redding gordel. Feit is dat op een bepaald moment het schip sterk overhelde, dat de fok en later het grootzeil het water raakten en zeewater over het gangboord en in de kuip golfde. Min of meer tegelijkertijd werd een stuk van de vinger van opvarende Scheffel afgerukt en een andere vinger ontwricht; hij bloedde hevig. Het is aannemelijk dat hij bij het optreden van de helling van zijn zitplaats gleden en zich heeft vastgegrepen aan de grootzeilschoot, en dat zijn vingers tussen de schoottalie zijn gekomen. Deze gebeurtenis leidden alle opvarenden af. Na het kapseizen konden 4 opvarenden op de zijkant van de romp klimmen. Door attente uitkijk werd het gekapseide schip opgemerkt door in de nabijheid varende schepen, werd alarm geslagen en konden de drenkelingen snel in veiligheid worden gebracht. Opvarende Scheffel was door het volstromen van het schip in de accommodatie gezogen; mede-opvarende Van Hezik kon dit niet voorkomen. Met klopsignalen gaf opvarende Scheffel te kennen in leven te zijn. Het gelukte de van diverse locaties aangevoerde duikers hem na circa 5 kwartier uit zijn hachelijke positie te bevrijden. Per heli-copter werd hij naar een ziekenhuis gebracht. De heer Scheffel was fysiek minder sterk; hij deed niet mee aan de behandeling van het tuig. De schipper heeft zich deze handicap niet voldoende gerealiseerd. De directe oorzaak van het kapseizen was mijns inziens onvoldoende stabiliteit bij die zeilconditie op dat moment.

De oorzaken van onvoldoende stabiliteit kunnen zijn te veel zeil bij de heersende wind en/of in combinatie met een windstoot, een manoeuvre, onvoldoende gegevens en kennis over de stabiliteit van het schip. Door het ontbreken van stabiliteitsgegevens is de oorzaak niet te reconstrueren; ook kon de schipper daarom de veiligheidsmarge van het schip niet bekend zijn. Het is bekend dat dit soort schepen een goede aanvangsstabiliteit hebben. De schipper onderstreepte dit. Echter moet het ook bekend zijn dat onder invloed van een constante windbelasting de stabiliteit afneemt. De overblijvende stabiliteit kan, bij plotseling optredende windstoot of een andere factor zoals golfbeweging of roerdruk, wel eens te gering zijn, waardoor het schip kapseide. Ook kan het gebruik de schoten vast te zetten van invloed zijn geweest. Er zijn mijns inziens voldoende systemen om de schoot handmatig en zonder te veel kracht vast te houden en toch redelijk gereed om te vieren indien dat nodig is. Kennis van stabiliteit, met name van dynamische stabiliteitscriteria bij windkracht en windstoten, bij het varen op ruime wateren is noodzakelijk. Dit onderzoek toont aan dat ruime ervaring niet altijd een maatstaf is om te kunnen beoordelen of de situatie veilig is. Uit het onderzoek blijkt verder dat het de intentie was het schip in te zetten voor bedrijfsmatig vervoer van passagiers; nu werd zij van tijd tot tijd ingezet voor sponsors. Het Binnenschepenbesluit geeft voor deze categorie schepen geen voorschriften. Voor het bedrijfsmatig vervoer van passagiers hebben een aantal plaatselijke autoriteiten voorschriften gesteld, d.i. voor het vervoer van meer dan 12 personen of bij schepen met een lengte van meer dan 15 meter. gezien haar afmetingen en het beoogde aantal passagiers waren die voorschriften niet van toepassing op de 'Catharina'. De gevolgen hadden makkelijk fataal kunnen aflopen, als deze scheepsramp niet zo snel was opgemerkt. Bedreigingen voor personen, zeker indien deze zich zo snel voltrokken en men is aangewezen op eigen reddingmiddelen, die te water raken zijn verdrinking omdat zij zich niet drijvende kunnen houden en/of onderkoeld raken. Bij de redding van de heer Scheffel was zijn lichaamstemperatuur na het verblijf in het zeewater van 11⁰ Celsius gedaald tot 32⁰; bovendien had hij bloed verlo-

ren. Het gaat te ver in te gaan op het aspect van onderkoeling, ik verwijs daarvoor naar hetgeen daarover is gepubliceerd door de Medisch Adviseur van de Scheepvaartinspectie drs. H. Locht.

Er waren geen overlevingspakken, reddingvlot en of drijvende en/of andere middelen aan boord. In meerdere onderzoeken van de Commissie zowel als de Raad voor de Scheepvaart werd aangevoerd dat het dragen van reddingmiddelen bij bepaalde activiteiten niet doenlijk zou zijn; tegelijkertijd is het een feit dat personen die die uitrusting niet droegen soms niet levend konden worden gered. In de handel zijn diverse doelmatige redding- en drijvende middelen te koop die opvarenden tijdens watersportactiviteiten nauwelijks hinderen en toch een redelijke mate van bescherming bieden.

Door onbekendheid van de inrichting van het schip, losse lijnen, drijvende of zwevende inventaris, niet vastgezet meubilair en obstakels werden de activiteiten van de duikers ernstig belemmerd. Met de schipper concludeer ik dat op het moment dat de opvarende gewond raakte er sprake was van onvoldoende en deskundig personeel.

4. Het oordeel van de Commissie

De Commissie betreurt het dat de schipper van de Catharina door ziekte verhinderd was ter zitting te verschijnen. Niettemin achtte de Commissie het verantwoord het onderzoek af te ronden.

Al aangenomen dat de schipper is afgeleid door de verwonding van de opvarende Scheffel – de verklaring van de laatste, die van de mede-opvarende Coster, en andere getuigenverklaringen te vinden in het proces-verbaal van de politie geven geen steun aan die lezing van de schipper – illustreert ook dit ongeval (vergelijk de door de Commissie op dezelfde dag behandelde scheepsramp van de Witte Olifant - 1999, no 4) dat het op het onderhavige vaarwater niet verantwoord is te achten dat slechts door één ervaren schipper met vier onbevaren gasten wordt gevaren. Een ervaren maat dient aan boord te zijn om de taak van de schipper te kunnen overnemen.

Het voorgaande klemt hier te meer nu de gekozen zeilvoering het schip tot de limieten van kapseizen bracht. Het is bekend dat een boeier door zijn rompvorm en de brede zwaarden bij zwaar weer een slechte zeewaardigheid kent.

gezien de omstandigheden had de schipper minimaal voor een kleine zeilvoering moeten kiezen (indien dit al mogelijk was), doch goed zeemanschap had hem moeten doen besluiten – gezien de onvoldoende bemanning en de heersende weersomstandigheden – niet uit te varen.

De Commissie heeft de indruk dat ook in dit geval een rol heeft gespeeld dat onvoldoende werd beseft dat zich steeds onverwachte omstandigheden kunnen voordoen, die de volle aandacht van de schipper vergen.

De opvarende Coster was zo verstandig om – op eigen initiatief – een zwemvest te dragen tijdens de tocht. De Commissie ondersteunt te dezen de aanbeveling van de Inspecteur. Op schepen die al dan niet met gasten op open water varen, dient minimaal een reddingvlot of ander drijvend reddingmiddel met voldoende capaciteit voor het aantal opvarenden aan dek of gesleept (bijboot, rubberboot) aanwezig te zijn. De Commissie acht het onverantwoord, dat de schipper opvarenden – en zichzelf – niet verplicht heeft om de aan boord aanwezige zwemvesten te benutten.

Aan dit verslag hebben, naast de Voorzitter, medegewerkt de bijzitters

*Mr. D.M. Dragt en Jhr. F.Th. Laman
Trip en Ir. H.L. de Beijer als secretaris.
20 april 1999.*

Mr. P.P. Vreede, voorzitter.

Het integrale verslag met bijlagen is kosteloos op te vragen bij het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, mevr. P.M.E. Dap-van Meurs, tel. (070-3511302).