

Nr. 28

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het slagzij krijgen en zinken van het Nederlandse vissersvaartuig "Marian" HD 68, vissende op de Waddenzee, als gevolg van het vastraken van de vistuigen aan een wrak.

Betrokkene: schipper Jouke Hofstra

Op 7 augustus 2000 heeft het Nederlandse vissersvaartuig "Marian" HD 68, vissende op de Waddenzee, slagzij gekregen en is gezonken, als gevolg van het vastraken van het vistuig aan een wrak.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 2001 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 is te wijten aan de schuld van de schipper van het Nederlandse vissersvaartuig "Marian" HD 68, Jouke Hofstra, wonende te Den Helder.

1. Gang van het gehouden onderzoek

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig "Marian" HD 68;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper J. Hofstra, met bijlage;
3. een kleurenreproductie van drie foto's van het vvtg. "Marian" HD 68;
4. een fotokopie van een fax d.d. 7 augustus 2000, van het Kustwachtcentrum IJmuiden, aan de Scheepvaartinspectie, met een melding van het incident;
5. fotokopieën van diverse mediaberichten;
6. Een telefax d.d. 31-10-2001 van het stafbureau van de Noordzee Officieren van Justitie met het proces-verbaal nummer 2000014755-1 van het Korps Landelijke Politiediensten, Unit Waddenzee, Groep Den Helder;
7. een kopie van het Certificaat van Deugdelijkheid;
8. een kopie van de Staat van voorgeschreven Bemanning;
9. een kopie van de Omschrijving Vaargebieden;
10. een kopie van de Verklaring Dagvisserij;
11. een brief d.d. 31 oktober 2001, kenmerk Gra 20011031-03, van C.H.M. van Schie van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan het KNMI, Maritieme Sector;

U 28

12. een kopie van een deel van een zeekaart van de Waddenzee;
13. een brief d.d. 1 november 2001, kenmerk 01KD2269, van drs. A.F.V. van Engelen van het KNMI, aan mevr. M. van Zundert van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, met bijlagen;
14. een kopie van een rapport d.d. 5 november 2001, opgemaakt door C.H.M. van Schie van de Divisie Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, betreffende de stabiliteit van het motorvissersvaartuig "Marian" HD 68.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 9 november 2001. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De Raad hoorde schipper J. Hofstra, als betrokkene en C.H.M. van Schie, Hoofd van de Sector Registratie, Inspectie en Certificering van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart, als deskundige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 9 november 2001 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem 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 laatste te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Marian" HD 68 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan de heer J. Hofstra te Den Helder. Het schip is in 1947 gebouwd, is 15,57 meter lang, meet 24 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 115 kW.

Het schip is uitgerust met radiotelefonie, radar, twee VHF's, echolood, automatische stuurinrichting, magnetisch kompas, GPS en een elektronische kaartplotter.

Ten tijde van het kapseizen, bevond alleen de schipper zich aan boord van het vissersvaartuig. De diepgang bedroeg voor en achter circa 1,35 meter.

B. Het slagzij krijgen en zinken

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper J. Hofstra:

In 1989 ben ik van de visserijschool gekomen en ben ik gaan varen op vissersschepen. In 1997 heb ik de kotter gekocht en ben ik als schipper/eigenaar gaan varen.

Op 7 augustus jl. ben ik 's morgens om 07.15 uur vertrokken om garnalen te gaan vissen op het wad. Ik was alleen aan boord, daar ik binnengaats op het wad zou gaan vissen. De matroos die ik in dienst had, was niet aan boord. Hij had andere werkzaamheden te doen. Ik ben vanuit Den Helder richting Den Oever vertrokken en had een korte trek gemaakt. Ik viste in het Malzwin ter hoogte van boei 20 toen het

bakboordnet vastraakte in een wrak dat ter plaatse ligt. Ik heb het bakboordnet iets doorgehieuid, de stuurboordgiek lag horizontaal in de visstand. Bij het doorhieuwen kwam het schip dwars op de stroom en kwam aardig scheef te liggen. De tijd van het vastlopen was ongeveer 10.00 uur en rond die tijd liep er reeds de voorvloed. Ik was in het stuurhuis en heb gelijk de verkeerscentrale Den Helder gewaarschuwd dat ik problemen had. Ik had inmiddels het reddingvlot overboord gegooid en was in het vlot gaan zitten. Kort hierna kwam er een zeiklipper die het VHF-bericht had gehoord. Ik ben zelf vanuit het reddingvlot weer aan boord gegaan en naar achteren gelopen, naar de klipper. Aan boord van de klipper hebben we met behulp van de schipper en zijn slijptol de bakboordvislijn doorgeslepen. De kotter kwam toen recht, ik ben weer snel aan boord gegaan, om het stuurboordtuig binnen te halen. Onder het halen liep dat tuig ook voor de vloed vast in het wrak. De kotter had al water gemaakt in het visruim en in het magazijn. De kotter begon toen snel slagzij te maken over stuurboord. Ik ben toen op de zijkant van het stuurhuis geklommen en later op de zijkant van de romp. Het schip zonk toen opeens snel weg en ik ben overboord gesprongen. De reddingboot was ter plaatse en die heeft mij opgepikt. De reddingboot zou aanvankelijk de kotter in de richting van de stroom trekken, maar dat is niet meer gelukt. De waterdiepte ter plaatse is ongeveer 12 meter en voor het wrak bevindt zich een kuil van 17 meter.

Ik wil verder verklaren dat het mogelijk is om alleen te vissen met deze kleine kotter, ik maak dan gebruik van een v-jomper om de beide zakken van de netten scheep te halen. Ik wil verder nog vermelden dat toen het schip vastliep ik twee vuurpijlen heb afgeschoten, maar die zijn niet gezien door de verkeerscentrale.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper J. Hofstra:

Ik heb bij de koop van het schip geen stabiliteitspapieren ontvangen. Nadat ik het schip had gekocht, heb ik nieuwe kook- en visverwerkingsapparatuur aangeschaft dat in de plaats kwam van de veel zwaardere oude apparatuur. De stabiliteit is hierdoor verbeterd.

De laatste paar weken voer ik alleen omdat de matroos waar ik gewoonlijk mee voer, een andere baan kon krijgen. Er is mij door de waterpolitie verteld dat je op de Waddenzee met één man aan boord mag varen. Iemand van de Scheepvaartinspectie heeft mij ooit eens geadviseerd de certificaten te laten verlopen omdat ik van plan was alleen op de Waddenzee te gaan vissen. Ik heb dat advies niet opgevolgd omdat ik de certificaten niet wilde laten vervallen. Ik heb geen schriftelijke verklaring van de Scheepvaartinspectie ontvangen, waarin staat dat ik met slechts één man op de Waddenzee mag varen, maar het is in visserijkringen algemeen bekend dat dit mag. De meeste garnalenkotters varen daar met één man aan boord.

Die betreffende dag was het mooi zomers weer; er was geen wind. Ik was bezig met de tweede trek. Ik had ongeveer dertig meter draad uitstaan, de netten hadden een lengte van circa 6 meter.

Ik volgde het lijntje op de trackplotter, zoals ik dat altijd deed. Ik had daar al vele

malen op deze manier, ook voor de stroom, gevaren. Ik had geen rekening gehouden met de onnauwkeurigheid van de GPS. Het wrak was door drie puntjes in de plotter aangegeven.

Ik kende de verhalen over het omslaan van oudere kotters. Ik heb geen uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart over het omslaan van kotters gelezen. Ik wist dan ook niet dat in deze uitspraken wordt aanbevolen niet te gaan halen als een net vastloopt. Ik ben ook niet bekend met het feit dat iets dergelijks ook in een Bekendmaking aan de Zeevisvaart wordt genoemd.

Ik heb vaak op de betreffende locatie gevist. Ver voor het omslaan was ik in het ruim geweest.

Het ruim was daardoor nog open, evenals het magazijn. Achteraf gezien, had ik natuurlijk beter de luiken kunnen sluiten. De deur naar de machinekamer stond ook open. Na de eerste keer scheef vallen, heb ik er ook niet aan gedacht de luiken alsnog te sluiten.

Ik was op de hoogte van de positie van het wrak; het ligt er in diverse delen op de zeebodem.

Ik wilde tussen de ondiepte en het wrak door varen omdat ik het groen en de mosselen wilde vermijden. Het was de bedoeling dat ik daarbij noord van het wrak zou gaan.

De gieken stonden horizontaal. Ik was in het stuurhuis toen het bakboordnet vastliep. Het gebeurde wel vaker dat een net vastliep, maar nu voelde ik dat het net zwaar vastliep.

Het kan zijn dat het schip door de stroom noordelijk is weggezet en dat het bakboordnet zuidelijk van het schip is komen vast te zitten. Ik licht u een en ander toe aan de hand van een zeekaart die u mij toont. Er waren geen sliplokken op de gieken. Na het scheefvallen heb ik bakboordgiek iets opgetopt.

Ik kon de winch niet meer van de rem af krijgen doordat de kracht op de draad te groot was. De winch was geheel mechanisch. Ik wist dat de clutch moeilijk in z'n vrij te krijgen was als een net vastliep. Ik had het eerder diverse keren laten instellen, maar dat was erg moeilijk.

Ik begon op het net te hieuwen, waardoor het schip scheef kwam te liggen. Ik heb niet gecontroleerd hoeveel water er in het ruim was gelopen.

Aan boord van de zeiklipper heb ik met een slijptol de draad doorgesneden, waarna het schip weer recht kwam te liggen.

Toen ik weer aan boord was, liep het stuurboordnet bij het halen ook vast. Ik had de achtertui van de stuurboordgiek doorgesneden, maar de giek bleef dwarsuit staan.

Ik heb contact gehad met de verkeersdienst.

Ik heb de vuurpijlen afgestoken om de aandacht van andere schepen te trekken.

Ik had het schip al aan twee Urkers verkocht toen ik omsloeg. Via de verzekering is het schip later verkocht.

Ik had een Epirb aan boord, maar deze heeft niet gewerkt. Hij was pas een paar weken aan boord. Ik heb hem later naar Radio Holland teruggebracht vanwege het feit dat hij niet had gewerkt. Ik heb niet te horen gekregen waarom de Epirb niet heeft gewerkt. Er was ook een SART aan boord en ook deze heeft niet gewerkt.

Terwijl ik de garnalen kook, is het nog mogelijk te navigeren.

Er was 2½ ton brandstof aan boord toen ik omsloeg.

Ik ben van plan om eind november bij Wijsmuller te gaan varen. Ik zie het in de visserij niet meer zo zitten.

C.H.M. van Schie, Hoofd van de Sector Registratie, Inspectie en Certificering van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart:

Ik heb mijn rapport met betrekking tot de stabiliteit van dit schip gemaakt op verzoek van de Raad voor de Scheepvaart en omdat in het voorlopig onderzoek van de Scheepvaartinspectie de gegevens daarvan ontbraken. Bovendien heb ik het dossier aangevuld met een proces-verbaal van het KLPD.

In 1993 was de oude dekapparatuur voor de garnalenverwerking nog aan boord, later is deze apparatuur door lichtere vervangen. De stabiliteit van het schip was goed en het schip was goed onderhouden.

Als u mij vraagt wat de schipper in dit geval had moeten doen, antwoord ik u dat naar mijn mening hij het net had moeten laten schieten. Volgens mij waren de mogelijkheden om het net aan boord te krijgen erg gering, als gevolg van de geringe waterdiepte en de afstand van de verschansing tot het punt waar het net vastzat. Het ontbreken van een tweede man heeft het behandelen van de tuigen extra bemoeilijkt.

Het schip mocht in de dagvisserij met minimaal twee man op de Waddenzee varen, dit op grond van de certificering. Er zijn geen aparte bemanningsvoorschriften voor de binnenwateren, maar als een schip onder de Scheepvaartinspectie valt, dan moet het voldoen aan de bemanningseisen volgens het Certificaat van Deugdelijkheid. In dit geval moest er volgens dit certificaat met twee man gevaren worden. Dat men dacht dat men met één man mocht varen is onjuist en komt waarschijnlijk door de verwarring die er is opgetreden met betrekking tussen het gecertificeerd varen en het oncertificeerd varen. Voor oncertificeerde schepen zonder verklaring gelden namelijk geen bemanningsvoorschriften.

Ik beseft dat de Waddenzee een probleemgebied is wat betreft de bemanningseisen, maar persoonlijk ben ik van mening dat men op de Waddenzee op dit soort schepen altijd met twee man zou moeten varen; één man is echt te weinig.

Schepen gebouwd vóór 1977 zijn niet verplicht met slipblokken in de gieken te varen. Persoonlijk denk ik niet dat er mogelijkheden zijn voor een slipblok op de voortui van de gieken, omdat daar erg veel spanning op komt te staan. De Scheepvaartinspectie gaat er nog steeds vanuit dat de sluiting van zo'n tui moet worden losgedraaid. Als er spanning op de tui staat, moet deze ervan af worden gehaald door middel van het manoeuvreren van het schip. Het is duidelijk dat dat niet op die manier kan als er maar één man aan boord is.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 7 augustus 2000 ging om 07.15 uur schipper Jouke Hofstra, op garnalen vissen met zijn schip de "Marian" met vismerk HD 68. Er werd toen gevist op het wad in de buurt van de geul "Malzwin". Hierbij werd gebruik gemaakt van zowel het stuurboord- als bakboordnet, met name boomkorvissen. De schipper was alleen aan boord.

Volgens de staat van bemanning moeten er twee bemanningsleden aan boord zijn.

U 28

Rond 10.00 uur raakte het bakboordnet van de HD 68 vast in een wrak ter hoogte van boei nr. 20. De schipper heeft geprobeerd om het bakboordnet los te krijgen door erop te hieuwen hetgeen niet lukte. Op een bepaald moment kwam het schip dwars op de stroom te liggen en viel het scheef. De schipper verwachtte dat het schip hierdoor zou zinken, waarschuwde de verkeerscentrale Den Helder, verliet het schip en nam plaats in zijn overboord gezette reddingvlot.

Een zeiklipper heeft het bericht over de VHF gehoord en kwam de schipper te hulp. Toen de zeiklipper arriveerde, bleek het schip nog steeds niet te zijn gezonken. Met een slijptol geleend van de zeiklipper heeft de schipper de bakboordvislijn doorgeslepen.

Het schip kwam toen recht te liggen waarna de schipper besloot om terug aan boord te gaan. Aan boord bleek dat het visruim en het magazijn water hadden gemaakt.

De schipper begon met het binnenhalen van het stuurboordnet dat ook vast kwam te zitten in het wrak. Hierdoor kreeg het schip weer slagzij, nu over stuurboord, maakte meer water en zonk vrij snel hierna.

De schipper is toen snel overboord gesprongen en naar de langs zij liggende reddingboot gezwommen.

De oorzaken die hebben geleid tot dit ongeval zijn:

1. de schipper heeft geen goede navigatie toegepast, de positie van het wrak stond in de kaart en was bekend bij de schipper;
2. dat het schip niet bemand was conform het bemanningscertificaat c.q verklaring dagvaart visserij. Dit is een overtreding van artikel 4-k van de Schepenwet;
3. dat het luik van het visruim en het magazijn open waren, waardoor het schip water maakte, die mogelijk zorgde voor een stabiliteitsafname;
4. dat er geen gebruik werd gemaakt van andere mogelijkheden om het vaste visblok af te kunnen vieren bij het vastlopen van het vistuig;
5. dat de schipper onvoldoende rekening hield met de getijbewegingen in het gebied. Het ongeval had mogelijk voorkomen kunnen worden, als met de hierboven genoemde punten rekening was gehouden.

De handeling van de schipper heeft niet geleid tot een schade aan het marine milieu van de Waddenzee.

Gezien bovengenoemde acht ik Jouke Hofstra verantwoordelijk voor het vergaan van de "Marian" HD 68.

Ik stel de Raad voor de vaarbevoegdheid van schipper Jouke Hofstra om als schipper te mogen varen, in te trekken voor een periode van een week.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op maandag 7 augustus 2000 om circa 07.15 uur was de "Marian" HD 68 uit Den Helder vertrokken om in de Waddenzee garnalen te gaan vissen. Het was rustig weer, bewolkt en goed zicht.

De schipper/eigenaar was alleen aan boord. Dit deed hij al een aantal weken zo omdat de vangsten niet zo goed waren geweest en bovendien het schip was verkocht en zijn vaste tweede man al een andere baan had kunnen krijgen. Naar zijn mening

kon er met de "Marian" HD 68 met één man aan boord worden gevestigd, door met een v-jomper beide zakken van de netten sloop te halen.

De schipper was in 1997 voor zichzelf begonnen en had toen het uit 1947 daterende vissersvaartuig gekocht en geregistreerd als HD 68 "Marian". Het was in 1992, onder de naam "Vaya Con Dios" WON 43 verbouwd en voldeed daarna ternauwernood aan de stabiliteitseisen. Na aanbrenging van 2½ ton ballast in de kiel in 1993 voldeed het niet alleen ruim aan de eisen voor vissersvaartuigen gebouwd voor 1967, aan de "oude" eisen, maar ook net aan de eisen voor vaartuigen ingericht voor de boomkorvisserij en gebouwd na 1967.

Nadat de "Marian" HD 68 was gekocht, waren aan dek de relatief zware installaties voor de verwerking van garnalen vervangen door modernere en lichtere installaties. Recent had de schipper ook in het stuurhuis nieuwe apparatuur laten installeren.

Na een goed visjaar in 1999 was de schipper gaan uitkijken naar een moderner vaartuig en had ten tijde van de ramp de "Marian" HD 68 al verkocht.

Na vertrek was de schipper met de "Marian" HD 68 het Malzwin ingevaren en begonnen met vissen op een oostelijke trek, benoorden de geul, tussen de rode boeienlijn en de ondieptes van de Bollen. De stroom was om circa 08.30 uur gekenterd en was tussen 09.00 en 10.00 uur ingaand met een sterkte van circa 1,5 mijl. De schipper volgde een in de elektronische plotter staande trek. De elektronische kaart had hij destijds overgenomen van een andere visser. De in de elektronische kaart ingevoerde positie kwam van de GPS.

Om circa 10.00 uur was de "Marian" HD 68 bezig met de tweede trek ter hoogte van de boeien nr. 20 en nr. 22. De schipper was net in het visruim en het magazijn geweest en had vanwege het mooie weer de luiken daarvan aan dek open laten staan, toen het bakboordnet vstraakte aan een wrak. De schipper was op de hoogte van het wrak, het stond in de kaart en ook met drie puntjes in zijn elektronische plotter.

Toen het net vastliep, was de schipper op de brug. Hij trachtte de vislijn van het bakboordtuig door te halen en haalde de giek een beetje op. De "Marian" HD 68 kwam daarbij echter dwars op de stroom te liggen en begon slagzij te maken over bakboord, zodanig dat er water aan dek kwam en in de openstaande luiken van het visruim en het magazijn liep. De schipper dacht dat de koter zou gaan zinken, stopte met inhalen en zette de rem erop. Hij wierp het reddingsvlot overboord, lichtte op kanaal 12 de verkeerscentrale in dat hij in moeilijkheden was, zond een Mayday uit op hetzelfde kanaal en schoot twee vuurpijlen af, waarna hij in het reddingsvlot ging. In het Vaarwater over de Bollen voer het charterzeilschip "Rival" richting Malzwin. Aan boord van dit schip had men de koter op zijn kant zien liggen. Aannemende dat hij problemen had, had men de koers verlegd om hulp te komen bieden.

Toen de "Rival" bij de "Marian" HD 68 aankwam, is de schipper van het reddingsvlot aan boord van het zeilschip genomen.

De schipper van de "Rival" was afkomstig van de visserij. De koter dreef nog en in overleg werd besloten om met een slijptol vanaf de "Rival" de vastgeraakte bakboordvislijn door te slijpen. Hierna kwam de "Marian" HD 68 weer recht te liggen en leek de zaak geklaard. De schipper ging snel weer aan boord en begon het stuurboordtuig binnen te halen. De vislijn liep van de top van de horizontaal over stuurboord uitstaande giek onder het schip door naar bakboord. Even later bleek dit tuig ook vast te zitten en het vissersvaartuig werd over stuurboord scheef getrokken. De schipper probeerde nog te vieren maar dat lukte niet meer en de koter kreeg

steeds meer slagzij over stuurboord, liep verder vol en zonk. De schipper sprong overboord en werd aan boord van de inmiddels gearriveerde reddingboot "Dorus Rijkers" genomen.

De pas geïnstalleerde Epirb dreef bij het schip en werd opgepikt. De Epirb bleek niet te werken, evenals de nieuwe SART.

In de brandstoftanks zat circa 2400 liter dieselolie. Vanwege het milieurisico werd het vissersvaartuig op last van Rijkswaterstaat donderdag 10 augustus gelicht met een drijvende bok, naar Den Helder gebracht, daar leeggepompt en vervolgens naar Den Oever gesleept, alwaar het door de verzekeraar te koop werd aangeboden.

Beschouwing

De "Marian" HD 68 is vanaf april 1985 het elfde vissersvaartuig met een bouwjaar van voor 1967 dat verloren ging. Gelukkig waren bij de onderhavige ramp geen doden te betreuren. Behalve de stabiliteit van de vissersvaartuigen speelden de kennis en ervaring van de schippers hoe te handelen bij het vastlopen van een net, een belangrijke rol bij deze rampen.

De Raad heeft de aspecten met betrekking tot het verloren gaan van de "Marian" HD 68 achtereenvolgend onderzocht.

De ramp

De oorzaak van het verloren gaan van de "Marian" HD 68 is het vastraken van het vistuig, vermoedelijk aan een bij de schipper bekend, zowel in de kaart als op de elektronische plotter aangegeven wrak. De schipper draaide de vastgelopen bakboordvisdraad over de nok van de giek in, haalde de giek nog wat op, en trok zodoende het vissersvaartuig, in samenhang met de stroom, zodanig scheef, dat er water aan dek kwam en in de openstaande luiken kon lopen. In eerste instantie kapseisde de "Marian" HD 68 niet, het vaartuig had nog voldoende stabiliteit. De schipper dacht echter dat het vaartuig ging zinken en was in het reddingsvlot gegaan en vervolgens aan boord van het te hulp geschoten charterzeilschip. Toen men zag dat het vissersvaartuig weliswaar scheef werd getrokken maar niet wegzonk, werd besloten om de visdraad door te slijpen. Na het doorslijpen van de draad kwam het vaartuig weer rechtop.

De schipper begon het stuurboordnet in te draaien, doch dit liep ook vast. Door de stroom was het vissersvaartuig zo gedreven dat de stuurboordvislijn onder het vissersvaartuig door naar bakboord liep, waardoor het vaartuig over stuurboord werd scheefgetrokken, er weer water door de luiken het schip in liep, de slagzij steeds meer toenam en de "Marian" HD 68 begon te zinken. Het lukte de schipper in die fase niet meer om het net te vieren omdat het hendel vastzat en hij de rem niet meer loskreeg.

De schipper beaamde dat er voor de garnalenvangst geen enkele noodzaak was om dichtbij een wrak te vissen. Zuid van het wrak zaten mosselbanken en de beste trek was noord langs het wrak tussen het wrak en de ondieptes van de Bollen door. Hij was daarbij waarschijnlijk te dicht bij het wrak gekomen. Hij voer volgens hem langs de in de plotter staande trek, zoals hij al vele malen eerder had gedaan. Het was wel een niet geheel schoon stuk, waar het net wel eens even bleef haken. Dat zijn netten nu vastraakten in het wrak kwam, dacht hij, door de stroom waardoor de netten zich

schuin achter het schip hadden bevonden. Het tuig stond circa 30 meter uit en de stroom kwam tussen stuurboordachter en van achteren in. De dwarsafstand van het vaartuig ten opzichte van het net als gevolg van de wegzetting door de stroom kan hooguit 15 meter zijn geweest. De Raad neemt niet aan dat de schipper op die kleine afstand langs het wrak navigeerde.

De navigatie

De schipper gaf in zijn verklaring tegenover de Scheepvaartinspectie aan dat ter hoogte van boei nr. 20 het net vastliep in een ter plaatse liggend wrak. Tegenover het KLPD verklaarde hij dat hij nabij boei nr. 22 in een wrak vastliep met het tuig, terwijl de Kustwacht een positie aangaf waar de "Marian" HD 68 dreigde te zinken circa 500 meter achter het in de kaart aangegeven, ten noorden van de boeienlijn en ongeveer halverwege tussen boei nr. 20 en nr. 22 liggende, wrak.

Hoe het ook zij, de "Marian" HD 68 is met zijn netten vastgelopen, het voer in de nabijheid van een wrak en het is aannemelijk dat de netten aan dit wrak zijn blijven haken.

De schipper navigeerde op zijn elektronische plotter met posities van de GPS. Indien daarbij dicht langs wrakken wordt gevaren, is het voor de visserman van belang te weten hoe dicht dit nog veilig mogelijk is, waar hij op moet letten.

Behalve de nauwkeurigheid van de GPS spelen daarbij een rol de nauwkeurigheid van de positie van het wrak in de elektronische kaart en of er in de GPS dezelfde datum stond in-gesteld als die van de gebruikte elektronische kaart. Dat het ene type GPS ontvanger mogelijk nauwkeuriger en beter van kwaliteit is dan het andere, laat de Raad als onnauwkeurighheidsfactor buiten beschouwing.

Voor de nauwkeurigheid van de GPS mocht ten tijde van de ramp, in augustus 2000, rekening worden gehouden met circa 20 meter (in 95% van de gevallen), omdat in het voorjaar door Amerika de op de GPS positie aangebrachte onnauwkeurigheid van circa 100 meter (Selected Availability – SA) eraf was gehaald.

De elektronische kaart had de schipper destijds van een andere visser overgenomen. Waarschijnlijk was deze kaart nog in ED50 datum gemaakt en stond in de GPS ook nog de ED50 datumcorrectie ingesteld, hetgeen alsdan geen aanleiding tot een afwijking in positie zou geven. Indien de datumcorrectie van de GPS uit stond of op WGS84, zou de afwijking tussen de ED50 kaart en de gepresenteerde GPS positie circa 130 meter zijn.

Het wrak stond volgens de schipper als drie puntjes al in de elektronische kaart geplot toen hij de kaart overnam. Mogelijk was het wrak er destijds door de vorige schipper ingeplot met gebruikmaking van GPS. De nauwkeurigheid van GPS was toen nog 100 meter (95%), hetgeen dan ook de nauwkeurigheid van de wrakpositie in de kaart zou zijn waar rekening mee moest worden gehouden.

Indien de elektronische kaart in ED50 was en ED50 ook in de GPS stond ingesteld, had de schipper theoretisch toch nog met een passeerafstand tot het wrak van tenminste 145 meter (15m + 20m + 100m) rekening moeten houden. Omdat niet bekend was of de kaart wel in ED50 was en of in de GPS ED50 stond ingesteld, vele vissers hiervan ook niet op de hoogte zijn, en het dan ook niet controleren, had er het beste een theoretische minimale passeerafstand van $145 + 130 = 275$ meter aangehouden kunnen worden. Veiligheidshalve beveelt de Raad aan om in de praktijk

een nog wat ruimere afstand aan te houden. Daarmee zou de schipper vrij dicht tegen het ondiepere water van de Bollen hebben moeten varen.

De Raad is wat nader ingegaan op de veilige passeerafstand en waar zoal rekening mee moet worden gehouden, teneinde de indruk weg te nemen dat met een huidige GPS nauwkeurigheid van circa 20 meter er zonder meer op die afstand langs gevaarlijke objecten zou kunnen worden gevaren.

De Raad wijst erop dat volgens sommige bronnen de nauwkeurigheid van de GPS 10 meter of zelfs nog beter is geworden na het eraf halen van de SA. Onder statische omstandigheden en met voldoende (tenminste 4) satellieten boven de horizon is dat mogelijk juist, doch een schip beweegt, is dynamisch, en de configuratie van de satellieten is niet altijd even ideaal. Reden waarom de Raad het verstandig acht om met circa 20 meter (in 95% van de gevallen) rekening te houden, hetgeen in navigatiekringen momenteel de algemeen aanvaarde nauwkeurigheid is.

In het onderhavig geval voer de schipper langs de trek waar hij al vele malen eerder langs was gevaren, wat tot nu toe goed was gegaan. Op welke afstand de trek langs het wrak liep, was niet meer te achterhalen. Dat het nu niet goed ging, kan zijn omdat hij toch zuidelijker van de trek voer dan gebruikelijk of door een toevallige samenloop van (on)nauwkeurigheden, waardoor het vissersvaartuig nu zuidelijker zat dan aangegeven en/of bij eerdere passages toevallig wat noordelijker heeft gezeten. Het is goed zeemanschap om met een dergelijke samenloop van onnauwkeurigheden in positie rekening te houden en wrakken tenminste op een veilige afstand te passeren.

De stabiliteit

Naar aanleiding van de vele rampen met vaartuigen in de boomkorvisserij ten gevolge van het vastlopen van netten in de zestiger jaren en de doden die daarbij waren te betreuren, werden de stabiliteitseisen voor vaartuigen ingericht voor de boomkorvisserij en gebouwd na 1967 verhoogd naar de thans in Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 12/1989 opgenomen waarden. Op grond van overgangsrecht bleven de lagere eisen gehandhaafd voor vaartuigen ingericht voor de boomkorvisserij die gebouwd waren voor 1967. Wel werd destijds een grootscheepse actie uitgevoerd om alle bestaande vissersvaartuigen te onderwerpen aan een zogenaamde rolproef, aan de hand waarvan een vrij goede benadering van de stabiliteit kon worden gegeven.

In 1992 was de "Marian" HD 68, onder de naam "Vaya Con Dios" en vismerk WON 43 verbouwd en was er een rolproef uitgevoerd. De daarbij berekende MG was 46 cm en de arm van statische stabiliteit bij 30° bedroeg 20 cm. Het vaartuig voldeed daarmee nog net aan de "oude" eisen. In overleg met de Scheepvaartinspectie werd er toen bij de eerstvolgende droogzetting in 1993 2½ ton ballast in de kiel aangebracht. Bij de daarna uitgevoerde rolproef bleek de MG 55 cm te zijn en de arm bij 30° helling 24½ cm. Het vaartuig voldeed hiermee niet alleen ruimschoots aan de "oude" eisen, maar ook net aan de nieuwe eisen (MG 50 cm en arm van 24 cm).

Dat de "Marian" HD 68 een goede stabiliteit had, bleek ook bij de ramp, toen het door de vastgeraakte bakboordvisdraad weliswaar flink scheef werd getrokken, er water in de luiken aan dek liep, doch niet direct kapseisde. Nadat de vislijn was doorgeslepen kwam het vissersvaartuig weer recht.

Pas toen het in tweede instantie over stuurboord werd scheefgetrokken en er nog meer water binnenkwam, nam de slagzij snel toe, kwam het vaartuig op zijn kant te liggen en zonk weg.

Het was niet zozeer het gebrek aan stabiliteit, zoals bij vele voorgaande rampen, doch het niet per se noodzakelijke openstaan van enkele luiken, die in dit geval hebben geleid tot de ondergang van het vissersvaartuig.

Veiligheidsmaatregelen boomkorvisserij

In 1964 werden naar aanleiding van de vele ongevallen met boomkorvissers een aantal veiligheidsmaatregelen van kracht welke in 1977, na wederom een aantal ernstige rampen met boomkorvissers, werden aangevuld en gewijzigd. Een en ander betrof de constructie van de vislierinstallaties en het voorzien in slipblokken aan de uiteinden van de gieken, alsmede de aanwijzing dat een vastgelopen tuig nimmer mocht worden losgetrokken aan de over het uiteinde van de giek lopende vislijn (thans opgenomen in Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 2/1989).

Voor boomkorkotters gebouwd voor 4 februari 1977 werd verplicht dat het visblok door middel van een sliphaak en sliptros kan worden afgevierd, voor boomkorkotters gebouwd na genoemde datum werd verplicht dat het visblok kan worden afgevierd via een goedgekeurd afvierpatent, te weten het Van Damme-, het Bouma- of het Luytpatent, dan wel dat de vislier is voorzien van twee extra trommels waarop de afvierdraad van het visblok is bevestigd.

Op kleine gamalenkotters zoals de "Marian" HD 68, werd door Scheepvaartinspectie vrijstelling verleend van de sliphaak met sliptros en is het visblok met een sluiting bevestigd aan de top van de giek. Deze vrijstelling werd destijds verleend op verzoek van de individuele visserman omdat:

- de tuigen zeer licht waren en de visdraad gemakkelijk behandeld kon worden;
- een vastgelopen vistuig losgetrokken zou kunnen worden door het voortui los te maken en de giek langsij het vaartuig te halen, of door de visdraad via een voetblok aan een bolder of verschansing te laten lopen en vervolgens via boord te hieuwen;
- het met slechts twee bemanningsleden aan boord onmogelijk was om de sliphaak te lossen en het slipblok vast te zetten, aangezien één van de twee op de brug moest blijven.

De schipper was alleen aan boord en kon onmogelijk bovengenoemde acties ondernemen. Hij was bovendien niet op de hoogte van de in de Bekendmaking genoemde veiligheidsaanwijzingen.

Een net loopt wel vaker even vast en schiet dan bij even voorzichtig doortrekken wel weer los, waarbij er voor moet worden gewaakt om niet te lang door te trekken waardoor het schip teveel slagzij krijgt. In dit geval voelde de schipper meteen dat het net zwaar was vastgelopen en voorzichtig trekken had dan ook weinig zin.

Omdat hij alleen aan boord was, was zijn enige reële mogelijkheid geweest om het net te laten schieten of, als hij daar op de brug toe in staat was geweest, om het net te vieren en voorzichtig manoeuvrerend te proberen rond te draaien en op tegenkoers het net los te varen.

Een net kost al gauw f 15.000,- en de visserman is gevoelsmatig niet gauw geneigd om dit te verspelen, mede ook vanwege de penibele financiële situatie waarin hij als eigenaar veelal verkeert. De schipper trachtte nu de over de nok van de giek lopende vislijn in te hieuwen, waardoor het vaartuig dwars op de stroom viel en mede

hierdoor scheef werd getrokken. In bovengenoemde Bekendmaking aan de Zeevisvaart wordt specifiek gewaarschuwd om een vastgelopen net nimmer los te trekken aan de over het uiteinde van de giek lopende vislijn. Bovendien haalde hij ook de giek nog wat omhoog, waardoor het vaartuig nog schever kon worden getrokken, het boord onder water kwam en het water in de openstaande luiken kon lopen.

Toen het vaartuig over stuurboord werd omgetrokken en de schipper de stuurboordvislijn wilde vieren, lukte dat niet meer omdat hij het hendel niet meer kon bewegen en de rem niet los kreeg. Mogelijk was door de slagzij de trommel naar één kant gezakt waardoor de lier niet meer functioneerde, of stond alles vastgeklemd door de grote kracht die er op de vislijn stond. Een gelijksoortig verschijnsel deed zich ook voor bij het kapseizen van de "Pieter Cornelis" WR 15 in 1995 (Uitspraak nr. 12/1996).

Het onderbemand varen

De Staat van Voorgescreven Bemanning van de "Marian" HD 68 vereist een bemanning van drie personen. Voor de dagvisserij, te weten reizen van korte duur, niet langer dan tien uren per etmaal buitengaats, vanuit een Nederlandse haven, was er door de Scheepvaartinspectie voorlopige vrijstelling verleend voor de opvarende met het "bewijs van bekendheid met bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee" S VII.

De "Marian" HD 68 oefende op de dag van de ramp de dagvisserij uit en had met tenminste twee man moeten zijn bemand. De schipper voer uit economische motieven echter al enkele weken alleen, omdat het niet zo goed ging in de garnalenvisserij. Bovendien ging hij niet buitengaats, bleef op de Waddenzee, en dan was het volgens de schipper toegestaan om met één man te varen. Een agent van het KLPD zou dat tegen hem hebben gezegd, terwijl iemand van de Scheepvaartinspectie hem zou hebben gezegd dat hij als hij uitsluitend binnengaats zou vissen, beter zijn certificaten kon laten verlopen. Dan viel hij onder de binnenvisserij, waarvoor geen eisen gelden. Zijn schip hoefde dan niet de verplichte en geld kostende surveys te ondergaan en dan kon hij ook in zijn eentje vissen, zoals iedereen op de Waddenzee deed, stelde de schipper.

De Raad wil best aannemen dat het mogelijk is bij goede weersomstandigheden en enige handigheid om alleen met de "Marian" HD 68 te vissen, zolang alles goed gaat. Zodra er echter moet worden genavigeerd of gemanoeuvreerd in nauwe wateren met stroom, en er dan ook nog iets gebeurt, zijn er handen tekort om de veiligheid van het schip te verzekeren, hetgeen nu dan ook het geval was. Dit leidde tot de ondergang van de "Marian" HD 68.

De "Marian" HD 68 was gecertificeerd, was bestemd om een (vis)reis te ondernemen waarbij het buitengaats mocht worden gebracht. Het diende dan ook bemand te zijn volgens de Voorgescreven Staat van Bemanning dan wel de Verklaring Dagvisserij, of het nu op binnenwateren de visserij uitoefende of buitengaats. De expert van de Scheepvaartinspectie gaf aan dat er voor de visserij in de binnenvaart geen bemanningsvoorschriften zijn, dat daar wel aan wordt gewerkt, doch dat dit nog wel even zal duren.

De Raad is van oordeel dat, ongeacht de voorschriften, het geen goed zeemanschap is om op de Waddenzee met een vaartuig de boomkorvisserij uit te oefenen met

slechts één man aan boord. De Raad wijst erop dat onderbemand varen niet alleen het schip en de bemanning in gevaar kan brengen, doch ook de (verzekerings-) voorzieningen voor het schip en, eventueel, van de nabestaanden in het geding kunnen komen.

Ter zitting begreep de Raad van de schipper dat de verzekering in dit geval de schade had uitbetaald.

Conclusie

De schipper is te dicht langs een hem bekend wrak gevaren, waardoor de netten vastliepen. Hij had onvoldoende middelen en mensen aan boord om het net op een veilige manier los te trekken. Onderbemand varend was de enige veilige manier geweest het net te laten slippen.

Alhoewel er wordt gewaarschuwd om het net niet aan de over de nok van de giek lopende vislijn los te trekken, deed hij dit toch, trok te lang door waarbij, mede onder invloed van de stroom, het vissersvaartuig zodanige slagzij kreeg dat er water aan dek kwam en in de openstaande luiken kon lopen. De luiken hadden niet open mogen staan tijdens het vissen.

De stabiliteit van het vissersvaartuig was goed en nadat de bakboordvislijn was doorgeslepen, kwam het weer recht. Bij het binnendraaien van de stuurboordvislijn kwam het stuurboordnet ook vast te zitten en werd het vissersvaartuig vervolgens over stuurboord scheef getrokken. Nadat hij eerst had ingehaald, bleek de vislijn vervolgens ook vast te zitten, lukte het niet meer om te vieren omdat de schipper de rem niet meer los kreeg. Door het binnenkomende water werd de stabiliteit slechter, kreeg het vissersvaartuig steeds meer slagzij, liep verder vol en zonk weg.

De schipper heeft schuld aan het teveel slagzij krijgen en zinken van zijn schip. Hij voer onderbemand en had daardoor onvoldoende mogelijkheden om het vastlopen van het net veilig te kunnen opvangen, hij heeft onvoldoende afstand gehouden tot het wrak en had de luiken aan dek open laten staan waardoor het schip vol water kon lopen toen hij het, in strijd met de in de voorschriften gegeven aanwijzingen, via de over de nok van de giek lopende vislijn te scheef trok.

Bij het bepalen van de strafmaat heeft de Raad rekening gehouden met het feit dat de schipper eigenaar van het vissersvaartuig was dat verloren is gegaan, alsmede zijn open en eerlijke verklaringen tegenover de Raad.

Beslissing

De Raad straft schipper J. Hofstra, geboren 3 september 1970 en wonende te Den Helder, wegens zijn schuld aan het slagzij krijgen en zinken van zijn vissersvaartuig, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

Leringen

1. Vissend dienen de luiken aan dek gesloten te zijn.
2. Een vastgelopen tuig mag nimmer worden losgetrokken aan een over het uiteinde van de giek lopende vislijn.

U 28

3. Met één man zijn de mogelijkheden om een verwachtbare gebeurtenis als het vastlopen van een net veilig te kunnen opvangen, beperkt.
4. Ook al is de nauwkeurigheid van de eigen positiebepaling met GPS circa 20 meter geworden, toch kunnen gevaarlijke objecten in de kaart niet op die afstand worden gepasseerd en dient een veel grotere veilige afstand te worden aangehouden.

Aanbeveling

Het zo spoedig mogelijk invoeren van bemanningseisen voor vissersvaartuigen voor de visserij op de Waddenzee.

Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, E. Bakker, P.S.W. Haseloop, N.J. Pronk en J. van Urk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 7 november 2001.

(get.) U.W. Bentinck, D.J. Pimentel