

Nr. 5

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 14 juli 2007 waarbij aan boord van het Nederlandse zeilpassagiersschip "De Albertha", onderweg van Kiel-Holtenau naar Nystedt in Denemarken, vijf passagiers overboord raakten tijdens het gijpen van het schip.

Betrokkene: Kapitein D. Kroes

Op 14 juli 2007 raakten aan boord van het Nederlandse zeilpassagiersschip "De Albertha", met aan boord twee bemanningsleden, de vriendin van de matroos en 20 passagiers, onderweg van Kiel-Holtenau naar Nystedt in Denemarken, vijf passagiers overboord tijdens het gijpen van het schip. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 30 november 2007 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 kapitein van het Nederlandse zeilpassagiersschip "De Albertha", Dick Kroes, geboren op 28 augustus 1967 en wonende te Hamburg, Duitsland.

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 zeilpassagiersschip "De Albertha";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verhoor van kapitein D. Kroes;
3. een kapiteinsverklaring van kapitein D. Kroes;
4. een verklaring van de maat en eigenaar van het Nederlandse zeilpassagiersschip "De Albertha", A. Schulte-Altendorneburg;
5. een kopie van de bemannings- en passagierslijst d.d. 27 juli 2007;
6. een uitdraai van een windrapport d.d. 14 juli 2007;
7. e-mail-correspondentie tussen T. Leenstra en M. Vlag van de IVW betreffende het vaarbevoegdheidsbewijs van kapitein D. Kroes en A. Schulte-Altendorneburg;
8. een kopie van een melding van de Wasserschutzpolizeirevier Heiligenhafen d.d. 15 juli 2007, inclusief bijlagen;
9. een kopie van het Minimum Safe Manning Document, Cert. nr. 22245/2005;

U 5

10. e-mail-correspondentie tussen E. van Leeuwen van de IVW en J. Albers van de Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung;
11. contactgegevens van "De Albertha";
12. een kopie van het Klassecertificaat Beroepsvaart van Register Holland, d.d. 22 juni 2007, inclusief bijlagen;
13. een set van acht kleurenfoto's van "De Albertha";
14. door de raadsman van de kapitein aan de Raad gestuurde stukken;
15. een bemanningsplan-formulier van "De Albertha", inclusief protocollen;
16. een verklaring van W. Pippke, één van de overboord geraakte passagiers;
17. een verklaring d.d. 20 september 2007, van T. Potschka, bemanningslid van de catamaran "Flutschfinger".

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 15 februari 2008. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart, de heer E.J. van Leeuwen. De Raad hoorde kapitein D. Kroes, als betrokkene. De kapitein werd bijgestaan door zijn raadsman mr. J.C. Klompé, advocaat te Hilversum. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 30 november 2007 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem en zijn raadsman de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren en te doen 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 Albertha" is een Nederlands zeilpassagiersschip, in eigendom van Albertha V.O.F. te Kiel-Holtenau. Het schip is gebouwd in 1891, is 26,58 meter lang en meet bruto 82 registerton. Het wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 103 kW. Ten tijde van het ongeval waren 2 bemanningsleden, de vriendin van de matroos en 20 passagiers aan boord.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein D. Kroes:

Ik vaar vanaf 1 april 2007 als kapitein op "De Albertha". Beroepsmatig vaar ik vanaf 1988 op zeilschepen en vanaf 1992 op grotere zeilschepen. Ik ben niet de eigenaar, dit is Arne, de bootsman. Op 13 juli 2007 is de groep gasten in Kiel-Holtenau aan boord gekomen. Die avond zijn de huisregels besproken en de zaken die belangrijk zijn bij het "aan boord" zijn, zoals bijvoorbeeld brand. Ik wil

dat men zulke dingen goed weet. Ik deel de instructies op in een deel 's avonds bij het aan boord komen, en een deel op de ochtend erna, zodat men wel geconcentreerd blijft luisteren. Ik weet nu niet meer precies wanneer wat is besproken, maar ik weet dat het general alarm, wat te doen bij brand, het verzamelpunt en de vluchtwegen 's avonds zijn besproken. Op de volgende dag is onder andere uitgelegd hoe de reddingsvesten werken. Er is geen verplichting altijd een zwemvest te dragen, wie dat wil mag het natuurlijk wel. Als ik het nodig vind om een vest te dragen, geef ik opdracht en moet iedereen het aan. Dit bijvoorbeeld bij slecht weer. De reddingsvesten zijn niet-opblaasbaar. We hebben wel een paar werkvesten voor werk in het kluivernet.

Op 14 juli 's ochtends zijn we vertrokken. We zouden twee weken varen, de wens was Kopenhagen aan te doen. Er stond een mooie wind en we zijn richting Fehmarn gevaren. Afhankelijk van het weer en de groep zouden we de verdere route bepalen. Een paar mensen uit de groep waren hier al eerder aan boord geweest. Enkele anderen hadden op andere zeilschepen dit soort reizen gemaakt.

Volgens het bemanningscertificaat zijn er drie ratings nodig, twee ervan kunnen door passagiers worden vervangen. Alle gasten tezamen vervangen de twee ratings. Specifiek voor de veiligheid heb ik twee mensen aangewezen om in geval van man-over-boord deze na te wijzen.

Het weerbericht voor de dag heb ik die morgen en ook daarna uit diverse bronnen gekregen, onder andere van de Duitse radio, internet en van DP07, via de VHF. Deze DP07 zendt via vaste kanalen op vaste tijden uit. Alle berichten spraken van kracht 4 tot 5 uit zuidwestelijke richting, draaiend naar het westen. De Navtex staat niet altijd bij. Dit omdat de weerberichten via de Navtex voor ons te summier zijn. Ik gebruik meer de andere bronnen. Als de weersvoorzichten slecht zouden zijn geweest, zou ik met minder zeil zijn gaan varen en eventueel de route hebben gewijzigd. We hadden de zeilen op bakboordboeg, de wind kwam uit het zuidwesten. We wilden voorbij Fehmarn, naar Nysted. Omdat de voorspelling was dat de wind verder west zou worden, wilde ik de zeilen over de andere boeg brengen om vrij uit de kust van Fehmarn te blijven en ruimte te houden. Het gezette waterzeil hebben we mede daarom al eerder weggenomen.

Er waren inmiddels al wel wat donkere wolken noordelijk langsgedreven die mij niet aanleiding hebben gegeven om veel te veranderen. Door middel van een gijp wilden we de zeilen over de andere zijde brengen. Toen we bijna klaar waren met deze manoeuvre, we waren zo ver om het zeil aan stuurboord uit te vieren, kwam er zeer onverwacht en kortstondig een sterke wind opzetten. Het zeil werd weer naar bakboord geworpen. Het ging allemaal heel snel, het schip helde sterk over naar bakboord, ik schat zo'n 50 graden. Ik hoorde: "man over boord". Later bleken er vijf mensen los van het schip in het water te liggen. Nog twee zijn wel in het water terecht gekomen, maar zijn weer terug kunnen komen met behulp van de mensen bij ons aan boord.

Ik had al de motor bijgezet om het schip niet te laten loeven. Ik heb geen reddingsboei in het water gegooid of de GPS MOB-knop ingedrukt omdat ik bezig was het schip stabiel te krijgen. Toen ik het schip, ik schat na ongeveer een minuut, stabiel had, heb ik via de VHF om hulp geroepen. Een catamaran was zeer snel ter plekke en heeft de passagiers opgepikt. Onze motor werkte niet meer in verband met

U 5

een tros die in de schroef zat. De tros lag op het voordek en is tijdens het hellen het water in gespoeld.

Ik weet dat wat wij over ons heen kregen niet normaal was. De mensen van de catamaran hebben mij later verteld dat zij een windhoos hebben gezien. De stabiliteitgegevens hebben wij niet aan boord, wel een Loadline Certificaat. Ik weet dus dat er stabiliteitsgegevens zijn. Ik heb inmiddels contact gehad met de Inspectie Verkeer en Waterstaat, het wordt aan boord gestuurd.

De kapiteinsverklaring van kapitein D. Kroes luidt:

Vijf mensen overboord op zaterdag 14 juli om 16.45 uur nördlich Fehmarn.

Op vrijdagavond 13 juli komt de nieuwe groep aan boord van "De Albertha". Het zijn 20 mensen in de leeftijd van 13 tot 50 jaar; de meesten tussen 14 en 21 jaar. Ze zijn van een Evangelische Gemeente in Berlijn. Van ons zijn aanwezig Arne, maat en eigenaar; zijn vriendin Sabrina die ook mee zal varen en mijn vrouw Lotta die op wisseldagen veel ondersteunend werk doet. Zelf vaar ik als kapitein. Na een rustige eerste nacht aan boord blijkt het eindelijk eens mooi weer te zijn. De groep heeft de avond tevoren een uitgebreide uitleg gehad over het functioneren aan boord van ons schip "De Albertha". Hierbij worden huishoudelijke aspecten belicht maar vooral ook veiligheidszaken als: wat te doen bij brand, lekkage of andere calamiteiten. Twee mensen uit de groep zijn belast met het tellen en bijhouden van de groep in voorkomende gevallen. De groep is ook geïnformeerd over mogelijke oefeningen gedurende hun reis. Zaterdagmorgen varen we om 10.15 uur uit Kiel/Holtenau weg. De belangrijkste veiligheidszaken zijn besproken. Daartoe behoren: zwemvesten, veilig over dek bewegen, zorgen voor zichtvrijheid, elkaar helpen in taken etc. We hebben besloten de zeilen één voor één rustig te hijsen en daarbij veel aandacht te schenken aan bediening, positionering en communicatie. Vaak doen we dat in de haven voor we gaan varen maar de hiervoor besproken methode werkt in veel gevallen beter omdat ze wat minder abstract is. We hebben een goede lopende wind uit zuidwestelijke richtingen (4 tot 5 Bft.). We zeilen met grootzeil, fok en kluiver. Later neemt de wind wat af en we zetten een waterzeil. Als aanloophaven hebben we twee mogelijkheden besproken. Om ongeveer 17.00 uur Lemckenhafen op Fehmarn of Nystedt in Denemarken om ongeveer 21.00 uur. De groep kiest voor Nystedt. Er lopen vanaf 15.00 uur wat dreigende lichten noordelijk langs. Eén of twee keer rommelt het. De activiteit lijkt niet groot. Het weerbericht heeft voorspeld dat de wind later naar west zal draaien. In de verschillende weerberichten wordt geen melding gemaakt van buien met wind. Gezien het feit dat we over bakboord noordelijk van Westermakelsdorf langs zullen varen, besluit ik een gijp te varen om van de kust vrij te blijven. Het waterzeil hebben we om 15.45 uur geborgen. Inmiddels doemen ook achter ons wat donkere wolken op. Ik wil de gijp graag snel regelen maar neem genoeg tijd om het veilig te doen.

We hebben het grootzeil recht boven het schip en de bakstagen zijn gewisseld. Dat wil zeggen dat de bakboordbakstag nu de loefbakstag wordt. Bij de "hek door de wind" komt een bui van iets zuidelijker en drukt het grootzeil weer terug naar bakboord. Het schip loeft naar stuurboord en begint te hellen. Ik probeer meteen met motorkracht het schip naar bakboord te corrigeren. De motor valt na nog geen halve

minuut uit. Later blijkt dat een tros van het voordek te water is geraakt en de schroef onklaar heeft gemaakt. Misschien een geluk want op hetzelfde moment wordt er "man over boord" geroepen. Ik ben aan het houen en keren met het roer en zie geen mogelijkheid een drijfmiddel te werpen. De gasten worden geïnstrueerd zich goed vast te houden. Ik zie een meisje achter buiten de reling zich aan het schip vasthouden en roep drie mensen toe dat ze haar aan boord trekken. Later blijkt een tweede meisje op dezelfde manier terug aan boord te zijn gekomen. Het gaat zo tekeer dat ik niet meekrijg dat inmiddels vijf mensen van het schip wegdrijven. Verdeeld over het bakboordgangboord zijn ze door vast water overboord gesleurd. Van de daarvoor ingedeelde mensen krijg ik deze informatie echt snel. Ze hebben goed geteld zodat ik de goede informatie kan doorgeven. Inmiddels heb ik over de marifoon een mayday-bericht uitgezonden en krijg contact met Bremen Rescue. Een reddingsactie wordt opgestart. Na een moeilijk in te schatten tijd van ongeveer één minuut is het schip ook weer rechter op gekomen. Mijn maat heb ik meteen geïnstrueerd te proberen het grootzeil verder weg te nemen. Ongeveer een derde van het zeil is al weg door het afpieken voor de gijp. Zolang het zeil echter in bakstag hangt komt er maar weinig naar beneden. Meteen nadat het schip rechter is komen te liggen zie ik een catamaran ("Flutschfinger" uit Heiligenhafen) twee kabels van ons verwijderd en ik gesticuleer en geef hoornsignalen om ze dichterbij te halen. Ze komen meteen en ik stuur ze naar de plek waar mijn gasten overboord zijn gegaan. Ik ben zelf even op het voorschip en gooi de vallen van de voorzeilen los en informeer mijn maat over het touw in de schroef. Het schip ligt nu rustig bij. We werken ijverig om de tros uit de schroef te krijgen. Als dat gelukt is, komt de catamaran terug en heeft alle drenkelingen aan boord. We spreken af dat ze daar blijven en naar Puttgarden worden gebracht. Daar staat medische assistentie te wachten. De vijf mensen te water hebben ongeveer 20 minuten op redding gewacht. Op weg naar de haven komt er een helikopter boven ons met wie ik direct over de marifoon contact heb. Hij meent van de catamaran tekens gezien te hebben dat ze geen mensen van boord moeten halen. De catamaran was ook al vlak bij de haven dus was dat waarschijnlijk een goede beslissing. Bremen Rescue geeft een "silence fini" en wij varen ook naar Puttgarden. Mijn vrouw, die toevallig in de buurt van Fehmarn was, is na een telefoontje meteen gekomen en ondersteunt de groep en ons. In Puttgarden spreken we met de groep. Ze zullen een rustige ronde samen zitten en een begin maken met het opruimen van de rommel in het gezamenlijke verblijf. De groep maakte sinds het gebeurde een weliswaar geschrokken maar rustige indruk. Ook heb ik een kort gesprek met de mensen van de "Flutschfinger". Zij hebben de wolken ook goed bekeken en geen harde wind vermoed. Zij hebben een regenfront gezien met daarin plotseling een windhoosachtige bui die vlak bij ons of direct boven ons was. De bemanning van de catamaran krijgt duizend maal dank van ons. Mijn maat en ik worden door de Wasserschutzpolizei ondervraagd in het bureau in Puttgarden. Daarna proberen we weer een beetje structuur in de groep te brengen. We liggen twee dagen in Puttgarden om van alles te regelen maar vooral om in de buurt van het ziekenhuis in Burg te zijn; we hebben veel contact. Een Evangelische Gemeente van Fehmarn zorgt ervoor dat de groep van boord kan. De tweede dag ook een katholieke gemeente. Na de Port State Control en de terugkomst van de mensen

U 5

uit het ziekenhuis vertrekken we dinsdagmorgen 17 juli uit Puttgarden richting Burgstaken. We hebben drie dagen lang ondersteuning van een tweede kapitein.

De scheepsverklaring van maat en eigenaar A. Schulte-Alterdorfburg luidt:

Die Gruppe kam um ca. 17.30 Uhr an Bord. Es handelte sich um eine Ferienfahrt der Evangelischen Kirchengemeinde Kladow (bei Berlin). Die Mitglieder der Gruppe waren hauptsächlich Jugendliche im Alter zwischen 14 und 21 Jahren.

Mit dem verantwortlichen Leiter der Gruppe, Herrn Wolfgang Pippke, hatte ich am Vormittag bereits telefoniert und die Ankunftszeit sowie die Personenzahl der Gruppe besprochen. Nachdem die Gäste ihr Gepäck und die Gruppensachen an Bord gebracht und verstaut, sowie ihre Kabinen bezogen hatten, trafen wir uns alle auf dem Hauptdeck. Neben der Gruppe und mir waren der Skipper, Dick Kroes, meine Freundin, Sabrina Kohlpoth, die 14 Tage zusammen mit der Gruppe an Bord zu sein plante, sowie Charlotte Kroes, die Frau des Skippers anwesend.

Wir erklärten der Gruppe zunächst sowohl die wichtigsten Aspekte ihres Aufenthaltes an Bord (sichere Bewegung auf und im Schiff, Verhaltensregeln, Umgang mit Inventar und Einrichtung etc.) als auch Grundlagen der Sicherheit (Gefahrensituationen, Generalalarm, Sammelpunkt, Rettungswesten, etc.). Üblicherweise dauert eine solche Einführung zwischen 30 und 45 Minuten. So auch bei dieser Gruppe. Um den Zeitrahmen nicht zu sprengen wurde mit der Gruppe folgendes abgesprochen: Für die Gruppe einen ersten Abend an Bord ohne weitere Programmpunkte in Bezug auf das Schiff, am nächsten Morgen nach dem Frühstück dann zunächst zügiges Auslaufen mit einem komplett und en Detail angeleiteten Manöver "Setzen der Segel".

Anschließend eine umfangreiche Einführung in die seglerischen Tätigkeiten an Bord. Genau wie abgesprochen wurde der Plan auch durchgeführt. Die Gruppe verbrachte eine ruhige erste Nacht an Bord. Nach dem Frühstück, um ca. 10.00 Uhr, packten dann einige Mitglieder der Gruppe unter meiner Anleitung die Segel aus (Persenning herunter). Anschließend verließ die "De Albertha" ihren Anleger in Kiel-Holtenau und bereits auf Höhe der Lindenau-Docks hissten wir (Mitglieder der Gruppe unter meiner Anleitung) Fock- und Großsegel. Später, die Ortschaft Stein an Steuerbord querab, kam das Klüversegel hinzu.

Wir nahmen Kurs auf die Insel Fehmarn. Direkt nach dem Hissen von Fock- und Großsegel ging ich mit der gesamten Gruppe die wichtigsten Positionen, Bezeichnungen und Tätigkeiten des Segelns an Bord der "De Albertha" durch. Diese Einführung nahm, mit einigen kurzen Unterbrechungen für Tätigkeiten, ca. 60 Minuten in Anspruch. Das Wetter war sonnig, die Windstärke geschätzte 4 Beaufort aus West-Südwest, unser Kurs also Raumschot. Wir hatten beide Bullenstander (Fock und Groß) gesetzt. Um unsere Geschwindigkeit noch zu steigern hissten wir gegen frühen Nachmittag noch das Wassersegel unter dem Großbaum.

Mit Fehmarn und der Sundbrücke in Sicht rief ich noch einmal die Gruppe zusammen, um die weiteren Möglichkeiten zu besprechen. Vorher hatten der Skipper und ich uns auf die beiden Alternativen: 1. Lemckenhafen, dass wir um ca. 17.30 Uhr erreichen würden oder 2. Nysted, Ankunftszeit ca. 21.00 Uhr geeinigt. Die Gruppe entschied sich einstimmig für die längere Fahrt nach Nysted und so legte der Skipper unseren Kurs ein wenig nördlich. Am Horizont im Westen waren zu diesem Zeitpunkt bereits entfernt Wolken zu sehen. Diese Wolken näherten sich, und es war

deutlich, dass es sich evtl. um Gewitter- auf jeden Fall aber um regenbringende Wolken handelte. Der Skipper entschloss sich, das Wassersegel bergen zu lassen. Er beobachtete die Wolken immer wieder mit und ohne Fernglas sehr aufmerksam. Als wir die Nordküste Fehmarns bereits querab hatten, zog bereits Regen über den Strand. Dies war vom Schiff aus deutlich zu sehen. Es war kein auffrischender Wind in den Schauern zu sehen. Dennoch entschied sich der Skipper für eine Halse, um alle Möglichkeiten freieren Fahrwassers in nördlichere Richtung zu haben, wie er mir erklärte. Meine Anweisung lautete: "Rufe die Gäste zusammen, erkläre noch einmal eine Halse und die damit verbundenen Tätigkeiten, und dann führen wir die Halse im Anschluss auch direkt und zügig durch. Wir halsen zunächst nur das Großsegel". Ich kam dieser Anordnung nach und besetzte nach der Erklärung die Positionen. Zunächst ließ ich die Piek ab, um dem Ende des Gaffelbaumes ein Passieren der Großdirk zu ermöglichen, dann stand ich mit zwei Gästen am Bullenstander, der beim Einholen der Großschot langsam und stetig gesichert gefiert werden musste und überwachte, ob die Gäste die Anordnungen korrekt umsetzten. Anschließend half ich drei weiteren Gästen das Backstag an Backbord nach hinten zu bringen und ein zu haken. Bis zu diesem Moment ließ nichts in den Umständen das Nahen außergewöhnlich starker Winde vermuten. Lediglich das Nahen einer Regenfront war ersichtlich, daher hatten wir die Gäste auch Regenkleidung anlegen lassen. Plötzlich erfasste heftiger Wind das Schiff und drückte das Großsegel, welches bereits Richtung Steuerbord im dicht geholten Großschot hing, in das bereits gesetzte Backstag an Backbord zurück. Das Schiff bekam eine Schräglage von ca. 10–15 Grad. Ich erhielt vom Skipper die Anweisung "Klau runter", um die Segelfläche weiter (Piek war ja noch immer unten) zu verkleinern. Während ich an der Großwinde beschäftigt war, nahm der Wind schnell weiter zu und damit auch die Schräglage des Schiffes. Die Klau kam zunächst einige Meter herab, blieb dann aber stehen. Ich rief einige Gäste zu mir, um am Vorliek des Großsegels zu ziehen und damit die Klau weiter herunter zu holen. Zu ihrer eigenen Sicherheit schickte ich einige Gäste, die sich neben der Winde befanden, einen Schritt zurück, in den Umgang an Backbord, weil ich, um ein möglichst kontrolliertes Ablassen der Klau zu gewährleisten, die Kurbel an der Großwinde eingeschaltet gelassen hatte. Trotz unserer Bemühungen kam die Klau noch immer nicht herunter (es handelte sich hier auch nur um einen Zeitraum von ca. 20–30 Sekunden, den wir für den Versuch verwenden konnten). In der Zwischenzeit hatte der Wind eine solche Stärke angenommen, dass auf dem Mastdeck kein Stand mehr möglich war. Ich rief allen Gästen in meiner Nähe noch zu, sie sollten sich gut festhalten und blickte kurz über das Vordeck, auf welchem ich niemanden mehr wahr nahm, so dass ich davon ausging, die Person zu sein, die sich am weitesten vorn aufhielt. Später hörte ich, dass die beiden Gäste, die den Bullenstander bedient hatten, sich wieder an den Festmacherpollern (jetzt auf der Steuerbordseite) aufhielten, wo sie sich allerdings hinter die Aufbauten geduckt hatten. Wir erreichten eine Schräglage, von der wir später schätzten, dass es sich um ca. 50 Grad gehandelt haben muss. Der Wind war zu ohrenbetäubender Stärke angeschwollen, es herrschte Halbdunkel. Dicke Regentropfen peitschten über das Deck. Ich konnte von meiner Position an der Großwinde, wo ich mich festhielt, zwei Gäste im Umgang, von mir aus achtern der Wanten, stehen sehen. Dann erreichte die Krängung ihren Höchstpunkt und der Umgang stand komplett unter Wasser, die Sicht war gleich null. Ich hing an der Kurbel der Winde, mein Unterkörper komplett im

U 5

Wasser. Diese Extremposition dauerte allerdings nur geschätzte 15–20 Sekunden (es ist sehr schwierig, Zeiträume solcher Situationen abzuschätzen). Dann erhob sich das Schiff langsam wieder. Meine Sicht auf den Umgang wurde wieder frei, und ich sah, dass sich dort niemand mehr aufhielt. Es war klar: Mindestens zwei Personen (ich wusste, es handelte sich um Herrn Pippke und seine Tochter) waren über Bord gegangen. Gegen die noch immer extreme Schräglage eilte ich über das Hauptdeck an Steuerbord nach hinten und erstattete dem Skipper Bericht. Zu diesem Zeitpunkt war der Skipper schon damit beschäftigt, einen Notruf ab zu setzen und ich bekam mit, dass es Kontakt zu einem Segelboot (Katamaran) in der Nähe gab.

Ich erhielt die Anweisung: "Sofort Hauptsegel herunter". Diesen Befehl führte ich sofort aus, wobei ich die Gäste, die ich erreichen konnte in die Umgänge schickte und einige anwies, das Achterliek des Großsegels innenbords zu holen.

Während ich noch mit dem Großsegel beschäftigt war, kam der Skipper auf das Vordeck gelaufen und warf die Fock- und Klüverfallen los. Ich wechselte dann direkt, nachdem das Großsegel herunter war (ca. 30 Sek. später) und ich einige Gäste angewiesen hatte, das Segel provisorisch zusammen zu binden, zum Fock und zog mit anderen Gästen das Segel vollständig herunter. Der Skipper lief, als ich übernahm, zum Achterschiff zurück. Vorher rief er mir zu, dass wir zur Zeit nicht unter Maschine fahren könnten, weil sich eine der Festmacherleinen in die Schraube gewickelt habe. Ich zog zunächst mit den Gästen auch das Klüversegel vollständig herunter und ließ das Focksegel provisorisch fest machen. Ich wies die Gäste an, die an Bord befindlichen Personen noch einmal (sie hatten es nach eigener Aussage schon getan) sorgfältigst zu zählen um so festzustellen, wie viele Personen tatsächlich über Bord gegangen waren. Direkt anschließend lief ich zum Achterschiff und wurde vorn Skipper angewiesen, ins Wasser zu springen und zu versuchen, die Schraube wieder klar zu bekommen. Ich zog meine Bekleidung aus, und sprang am Heck ins Wasser. Direkt vorher wies ich meine Freundin an, mir eine Taucherbrille zu holen.

Nach geschätzten 10 Minuten gelang es mir mit Hilfe der Taucherbrille, die Leine aus der Schraube zu bekommen. Sie hatte sich ca. zehn Mal um die Welle geschlungen und war sehr fest angezogen.

Als ich wieder an Bord kletterte sagte mir der Skipper, dass alle 5 über Bord gegangenen von dem Katamaran aus dem Wasser geholt worden seien, zu diesem Moment alle bei Bewusstsein.

Ich kümmerte mich nun um die Betreuung der an Bord verbliebenen. Sprach ihnen gut zu, sorgte dafür, dass eine Schnittwunde verpflestert wurde, machte mit ihnen das Deck soweit klar. Aus dem Funkverkehr hatte ich bereits gehört, dass wir Puttgarden anlaufen würden. Wir stellten die Ordnung an Bord so weit wieder her, dass ein Anlegemanöver risikolos möglich war und machten schließlich in Puttgarden fest. Ich hatte zu diesem Zeitpunkt von allen an Bord verbliebenen Gästen einen guten Eindruck. Sie waren gefasst und ruhig.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad op 15 februari 2008 heeft aanvullend verklaard:

Kapitein D. Kroes:

Ik vaar vanaf 1994 als kapitein, nu op de "De Albertha". Het bedrijf is gevestigd in Lemmer dat ook de thuishaven van het schip is. De eigenaar woont in Duitsland. Ik kende ten tijde van het ongeval het schip en zijn eigenschappen goed.

Ik blijf bij mijn eerder, tegenover de Scheepvaartinspectie, afgelegde verklaring. Ik heb, geheel zelfstandig, de dagen na het ongeval mijn kapiteinsverklaring opgemaakt. Ik heb de schriftelijke verklaring van de heer Schulte gelezen en wat mij betreft klopt deze verklaring.

Die betreffende dag was het weer mooi. Later op de dag kwam er regen in de lucht. In het algemeen houd ik de luchtdruk bij. Later heb ik gezien dat het luchtdrukverval niet erg groot is geweest. Wij hebben geen barograaf, maar ik overweeg er wel een aan te schaffen omdat ik dit een goed hulpmiddel vind.

Wij hebben de internet site van de Deutsche Wetterdienst niet kunnen downloaden. Het staatje op bladzijde 012 van uw dossier hebben wij de volgende dag gedownload. Ik had 's ochtends een weerbericht van de NDR via de radio beluisterd. Op de VHF heb ik de DP07 uitgeluisterd. Ik heb besloten een "weatherbox" aan te schaffen. Dit apparaat wordt gekoppeld aan de laptop en hiermee kunnen dan automatisch weerberichten worden binnengehaald.

Er waren 20 passagiers aan boord. Nadat zij aan boord gekomen waren, bleek dat een paar personen al eens eerder op een soortgelijk schip hadden gevaren. In principe is echter het feit of passagiers al dan niet zeilervaring hebben voor mij niet zo relevant. Het komt ook wel eens voor dat ik maar met 15 passagiers vaar.

Er wordt op de binnenwateren met de passagiers geoefend en dan wordt alles uitgelegd. Mocht het zo zijn dat blijkt dat niemand ervaring heeft, dan kan ik de reis of de bemanning aanpassen.

Bij de kennismaking vertel ik de passagiers ook dat ze eventuele persoonlijke zaken met mij onder vier ogen kunnen bespreken.

Als men aan boord komt, vraag ik standaard of men kan zwemmen. Als dat niet het geval is, wordt men verplicht een reddingsvest te dragen. Dat geldt ook voor kinderen tot een jaar of zes. Het al dan niet dragen van een reddingsvest hangt van een aantal factoren af, zoals windkracht, golfhoogte, watertemperatuur, het soort water waarin wij varen en dergelijke. Bij voorkeur wordt er geen reddingsvest gedragen omdat dit het bewegen nadelig beïnvloedt. Officieel zijn ze in eerste instantie bedoeld voor een "abandon ship situatie". Men voelt zich vaak onveilig als de reddingsvesten worden gedragen. Als er regenkleding en laarzen worden gedragen, is een reddingsvest wel verplicht.

In het algemeen weten de passagiers dat ze actief moeten meewerken aan boord van het schip. Als ik merk dat de passagiers niet met plezier zullen gaan varen, kan ik besluiten om niet te vertrekken.

Onervaren mensen kunnen in een zeer korte tijd zodanig geïnstrueerd worden dat zij kunnen meewerken om het schip te laten zeilen.

U 5

Als er bepaalde moeilijke trajecten gevaren moeten worden, pas ik de bemanning aan.

Ik toon u in de zeekaart wat mijn vaarplannen voor die reis naar Denemarken waren. Ik wilde niet te dicht bij de kust komen.

Op een gegeven moment in de middag besloot ik te gaan gijpen. De wind was toen 4 Bft. Er waren wat donkere wolken en er begon een miezerige regen te vallen. De gijp was goed voorbereid. Op uw vraag dienaangaande, antwoord ik dat er voor mij geen redenen waren een stormrondje in plaats van een gijp te maken. Wij hadden al wat zeil weggenomen. De motor was niet bijgezet; dat gebeurt bij geen enkele zeilmanoeuvre.

Later heb ik gehoord dat ook de catamaran de weersituatie niet als gevaarlijk heeft ingeschat.

Tijdens de gijp werden wij overvallen door een wit waterfront vanaf het eiland Fehmarn. Ik heb zelf de waterhoos niet gezien. Ik heb geen enkel moment het gevoel gehad dat ons dit zou overkomen, ik werd hier totaal door verrast. Alles gebeurde in een paar seconden. Tijdens het scheefvallen hebben wij veel regen gehad.

Ik heb de motor bijgezet toen wij scheef begonnen te vallen.

Er was wel wat consternatie, maar er was geen sprake van paniek. Ik heb aldoor het idee gehad dat we het wel samen zouden klaren.

Bij de kennismaking had ik de passagiers de diverse noodprocedures uitgelegd. Ik heb ze niet laten zien waar zich de man-over-boord-knop (MOB-knop) bevindt. Toen het schip scheef lag, heb ik geen gelegenheid gehad om deze knop in te drukken of boeien overboord te gooien. Het schip lag zo scheef dat ik mij alleen nog maar vast kon houden; ik kon mij verder niet verplaatsen. Ook alle anderen konden niets anders doen dan zich aan het schip vasthouden. Ik worstelde met het roer en Schulte was bezig met het grootzeil. Wij hadden vrij snel weer controle over het schip. Ik heb toen de positie waar de mensen overboord sloegen niet gemarkeerd omdat ik toen de catamaran al naar die positie had gestuurd. Ik had ook het gevoel dat ik de mensen zelfstandig weer kon terugvinden.

Het scheefvallen gebeurde om ongeveer 16.45 uur. De slagzij zal ongeveer vijftig graden zijn geweest.

Vijf personen zijn geheel overboord geslagen, één persoon kon zich nog aan het schip vasthouden en één persoon is binnenboord in het water in het gangboord terecht gekomen.

Toen ik mij realiseerde dat er vijf personen overboord waren geslagen, had ik al direct een reddingsprocedure in mijn hoofd.

De catamaran heeft 10 à 15 minuten nodig gehad om naar de drenkelingen toe te varen, ze aan boord te nemen en om weer terug te varen.

Ik kan mij niet meer herinneren welke positie ik aan de reddingsdiensten heb doorgegeven. Ik weet ook niet meer of ik dit tot achter de komma heb gedaan, maar ik vermoed dat dit wel het geval is geweest.

U toont mij een foto op bladzijde 046 van het dossier. De potloodpunt die erop is te zien, geeft de positie aan waar het voorval is gebeurd.

Ik leid vaak bemanningsleden van dit soort schepen op. Hierbij komen ook de MOB-procedures aan de orde. Deze worden dan ook geoefend en ik heb daarbij nooit problemen ondervonden. Ik zou er geen bezwaar tegen hebben als de MOB-knop direct naast het stuurwiel geplaatst zou worden, waarbij de knop dan

natuurlijk wel tegen zeewater bestand moet zijn. Tot op heden wordt dit echter door de regelgeving nog niet vereist.

De railing is negentig centimeter hoog. Er zijn veiligheidsgordels met ieder twee musketonhaken aan boord. Deze worden regelmatig gebruikt.

Ik heb veel van dit voorval geleerd. Op de dag van het ongeval lagen de trossen aan dek, maar ze waren niet vastgesjord. Tegenwoordig is dit wel het geval. Daarnaast is de opleiding van de bemanning aangepast. In het kader van het Safety Management Systeem worden procedures aangepast. Wij worden hierbij gesteund door onze beroepsvereniging. Daarnaast vind ik het belangrijk dat belangrijke gebeurtenissen, hoe vervelend ook, worden besproken met collega-kapiteins. Ik besef goed dat het ongeluk met de passagiers heel erg goed is afgelopen.

Ik heb achteraf vernomen dat de positie waar het voorval is gebeurd, al als "berucht" bekend stond. Dat wist ik destijds nog niet.

Ik moet nu oppassen dat ik niet overdreven voorzichtig ga varen, want ik stond bij mijn collega's al bekend als een voorzichtige kapitein. Formeel waren wij onderbemand omdat de matroos nog geen vaarbevoegdheid had. Er was verzuimd deze aan te vragen. Hij voldeed wel aan de eisen.

Het Safe Manning Document spreekt over drie "ratings". De sloepen- en brandrol is opgesteld voor twee man, die daarvoor zijn geïnstrueerd. De gehele groep passagiers voert de taken van twee ratings uit. Dit werkt in de praktijk erg goed. Ik vaar al erg lang met z'n tweeën en ik vind dat dit goed en veilig gebeurt. Het blijft speculeren wat er gebeurd zou zijn als er meer bemanningsleden aan boord waren geweest. Er is een Epirb aan boord. Deze bevindt zich op ongeveer dezelfde afstand van het stuurwiel als de MOB-knop.

Bij een bezoek van Port State Control was geconstateerd dat een waterdichte afsluiting naar het vooronder onvoldoende was. Verder was alles in orde.

Vier personen hebben een nacht in het ziekenhuis doorgebracht, één persoon twee nachten. De rest van de passagiers is weer snel aan boord gekomen. De reis is later, op verzoek van de passagiers zelf, met dezelfde groep mensen voortgezet.

Als er verplicht zou worden met meer bemanningsleden te varen, zou dit grote consequenties hebben. Het zou betekenen dat ik meer mensen zou moeten aansturen, waardoor er minder aandacht voor de passagiers over zou blijven. Verder zou het natuurlijk ook nadelige financiële consequenties hebben. Bovendien zou er meer ruimte in het schip door de bemanning worden gebruikt. Daarnaast ben ik bang dat de prettige manier van varen met passagiers zoals dat nu gebeurt, verloren zal gaan.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op het Nederlandse zeilpassagiersschip "De Albertha" raakten op 14 juli 2007, zes passagiers overboord door een plotselinge grote slagzij van het schip.

Op 14 juli vertrok "De Albertha" met 21 passagiers en twee bemanningsleden vanuit Kiel Holtenau naar Denemarken. De wind was westelijk 4 Bft. Er was donkere bewolking met onweeractiviteit en buien. De kapitein voer onder zeil met de zeilen op bakboordboeg. De kapitein besloot, door te gijpen, de zeilen over de andere zijde

U 5

te brengen. Toen de gijp-manoeuvre bijna was afgerond werd het zeil door een plotseling opkomende wind teruggeworpen over bakboord. Het schip helde hierdoor zo'n 50 graden over bakboord waardoor zes passagiers, in de leeftijd van 14 t/m 50 jaar, overboord raakten. Eén kon zich nog vasthouden aan de railing en de andere vijf werden kort daarna opgepikt door een langsvarend zeilschip.

Uit de stukken blijkt het volgende. De kapitein gaf aan, bewust om te gaan met veiligheid aan boord door middel van instructies voor de passagiers. De weerberichten en situatie ter plaatse gaven geen aanleiding voor hem om voorzorgsmaatregelen te treffen in verband met slecht weer. Nadat de mensen te water waren geraakt zijn geen reddingsmiddelen te water gegooid. Het was aan de kapitein om te proberen het schip weer onder controle te krijgen en vanachter het roer de redding te coördineren en alarm te slaan. Passagiers en het tweede bemanningslid stonden hem weliswaar bij, maar de situatie leek kansloos om de drenkelingen te redden doordat er ook nog een tros in de schroef terecht was gekomen. Met signalen kon een zeilschip in de nabijheid gealarmeerd worden en uiteindelijk de drenkelingen redden. Getuigen verklaarden dat "De Albertha" getroffen was door een windhoos.

De IVW schrijft voor dit soort schepen een minimale bemanning van twee personen voor, waarbij wordt uitgegaan dat taken uitgevoerd worden door passagiers. Een situatie als deze laat zien dat bij man over boord een dergelijke minimale bemanning tot weinig in staat is. De combinatie van het schip manoeuvreren, de reddingsactie coördineren en uitvoeren is bijna onhaalbaar. De Raad heeft om diezelfde reden, in het onderzoek naar de ramp aan boord van de "Albatros" (uitspraak 13/2006), geconcludeerd een dergelijke bemanningssamenstelling te herzien. Vooralsnog heeft de IVW daar geen oplossing voor gevonden. In dit specifieke geval merk ik op dat het te water raken van vijf passagiers bij een onmanoeuvrbaar schip tot ongekende moeilijkheden leidt voor een bemanning, ongeacht de samenstelling. Maximaal beperken van de risico's, zoals bijvoorbeeld het dragen van redding gordels en trossen opruimen, zijn hier belangrijke aspecten. Het is duidelijk dat hier sprake is geweest van een flinke dosis geluk omdat er een ander zeilschip in de buurt was, en dat het leven van de drenkelingen waarschijnlijk daaraan te danken is.

De vraag rijst of de kapitein gehandeld heeft in strijd met goed zeemanschap. Gezien de jarenlange ervaring van de kapitein op zeilschepen, vanaf 1988, is het aannemelijk dat hij de situatie naar zijn beste weten heeft ingeschat. De sterke wind kwam op een kritiek moment, tijdens gijpen, en bracht het schip in een totaal onverwachte slagzij. Hoewel verbeterpunten aanwijsbaar zijn in het handelen van de kapitein, acht ik de werkwijze en het handelen van de kapitein niet dermate verwijtbaar dat ik van mening ben dat de kapitein schuld heeft aan het overboord raken van de passagiers. Ik adviseer de Raad geen maatregel van tucht op te leggen.

5. *De pleitnotitie van mr. J.C. Klompé luidt:*

Aan de orde is vandaag het onderzoek naar de scheepsramp die het zeilcharterchip "De Albertha" op 14 juli 2007 overkwam. Naar mijn mening is het overboord raken van vijf (en niet zeven!) passagiers het gevolg van een buitengewone samenloop van omstandigheden, die niet voorkomen had kunnen worden. Kapitein Kroes treft geen verwijt van enig gewicht. Hij heeft gehandeld zoals een bekwaam kapitein had behoren te handelen.

Bemanning

De bemanning van "De Albertha" dient volgens het bemanningsplan te bestaan uit een kapitein en drie ratings, waarvan er twee mogen worden vervangen door meewerkende passagiers. Deze regeling is indertijd bedacht om tegemoet te komen aan de gegroeide praktijk dat op zeilcharterschepen van de afmetingen als "De Albertha" met één schipper en één maat wordt gevaren. Een praktijk die zich bewezen heeft, want ongevallen met zeilcharterschepen zijn niet alleen zeldzaam, maar hebben doorgaans niets met de bemanningssterkte van doen. De passagiers komen weliswaar vaak "groen" aan boord, maar worden vanaf het eerste moment onderwezen in specifieke "boathandling" taken. Een beetje charterschipper weet van een groepje landrotten binnen enkele dagen een gemotiveerd en geolied team te maken, waarmee ook complexere manoeuvres onder zeil probleemloos kunnen worden uitgevoerd.

Dat neemt niet weg dat het zonodig ook allemaal met zijn tweeën kan, al vergt dat misschien wat meer voorbereiding. Niet vergeten moet worden dat met dergelijke schepen niet zo heel lang geleden vaak met twee man vracht gevaren werd, dat er toen heel wat langere dagen werden gemaakt dan nu en dat de uitrusting in de tussentijd aanzienlijk is verbeterd.

Tot de instructie die passagiers op zeilcharterschepen krijgen behoort ook een aantal veiligheidsprotocollen, zoals de brand-, de abandon ship- en de mob-instructies. Passagiers hebben uiterlijk vóór het eerste uitvaren van de bemanning te horen gekregen hoe zij in die situaties moeten handelen en wat er daarbij van hen wordt verwacht. Bij de mob-situatie is dat vooral het in de gaten houden van de drenkeling (blijven wijzen). Dat dit zijn vruchten afwerpt is gebleken. De passagiers van "De Albertha" hebben zeer alert gereageerd na het overboord raken van hun medepassagiers, onder meer door te helpen met het snel wegnemen van de zeilen en door de positie van de drenkelingen in de gaten te blijven houden. Mede daardoor kon kapitein Kroes de te hulp geschoten catamaran direct de goede richting opsturen. Daar is ongetwijfeld de snelle redding mede aan te danken geweest. Na het incident is aan het licht gekomen dat de papieren van matroos Arne Schulte niet compleet waren. Hij beschikte over een monsterboekje, voldoende vaartijd, medische keuring en een Basic Safety Training, maar zijn vaarbevoegdheidsbewijs (VBB) was abusievelijk niet aangevraagd. Oorzaak is dat de term "in possession of endorsement rating" op het Minimum Safe Manning Document in de zeilchartervaart nogal eens verkeerd wordt geïnterpreteerd. De onjuiste veronderstelling heerst dat de deck rating geen VBB nodig heeft, als hij maar aan de eisen voldoet. Direct na het

U 5

incident is een en ander alsnog in orde gemaakt. In augustus heeft Schulte zijn VBB ontvangen. Ik constateer dat het schip ten tijde van het ongeval zowel kwalitatief als kwantitatief voldoende bemand was. Daaraan doet het ontbreken van het VBB niet af.

Stabiliteit

"De Albertha" is een zogenaamde zeetjalk, een platbodem met zijwaarden, maar met voor de vaart op zee aangepaste bouw en tuigage. Het bezit een klasse certificaat voor vaargebied I (tegenwoordig 15). De eisen aan de stabiliteit volgens de CCV-Rules (Blauwe en Witte Rules), houden onder meer in dat de helling veroorzaakt door een windkracht van 6 Bft. niet meer mag bedragen dan 50 (of de helling waarbij het schip vervuld raakt). De windsterkte ten tijde van het ongeval was heel wat meer dan 6 Bft., terwijl de helling toch niet meer dan 50 is geworden. Het schip voldeed dus aan de stabiliteiteisen.

"De Albertha" is immers niet omgegaan, terwijl het toch in de meest kwetsbare positie werd getroffen, namelijk met geringe vaart door het water, met aangetrokken grootschoot en een aan lij ingepikte en doorgezette bakstag. De windenergie veroorzaakt onder die omstandigheid een extreem kenterend koppel, aanzienlijk meer dan wanneer met dezelfde windkracht gewoon vaart wordt gelopen door het water, omdat de energie door de massa-traagheid van het schip niet direct in voorwaartse snelheid kan worden omgezet. Tel daarbij op de onmogelijkheid om de schoot te vieren en zodoende druk uit het zeil te halen, en zie daar de ideale situatie om een platbodem om te krijgen. "De Albertha" behield in deze omstandigheid ondanks de zeer sterke wind, een oprichtend koppel en bleef in feite zonder probleem overeind, hetgeen haar zeewaardigheid (op dit punt) bewijst. Daarbij heeft overigens ongetwijfeld een rol gespeeld de juiste beslissing van kapitein Kroes om het op zijn kant liggende schip niet in de wind te draaien, omdat oploeven altijd extra helling met zich mee brengt.

Reisvoorbereiding

Kapitein Kroes heeft de reis op 14 juli 2007 op de gebruikelijk wijze voorbereid. Hij heeft weerberichten ontvangen via de VHF en via internet. Deze informatie gaf geen enkele reden voor bezorgdheid. Z/ZW 3 tot 4 ruimend en toenemend naar W/NW 4 tot 5 is niets bijzonders. Er werden wel regenbuien voorspeld, maar niet met veel wind. Buien houden natuurlijk altijd het risico van tijdelijk toenemende wind in, maar dat is op zich geen reden voor grote zorg. Daarbij is van belang dat "De Albertha" feitelijk dagtochten vaart. Ook bij reizen van één of (zoals in dit geval) twee weken, wordt in de regel alleen overdag gevaren en ligt het schip 's avonds in de haven. Men kan dus volstaan met een korte termijn weerbericht, temeer omdat het vaargebied voldoende mogelijkheid biedt om de bestemming aan veranderende weersomstandigheden aan te passen.

Om dezelfde reden wordt op schepen als "De Albertha" slechts beperkt zeeklaar gemaakt bij het verlaten van de haven. Touwen en fenders zijn immers diezelfde dag weer nodig en worden daarom gewoon aan dek gehouden. Op "De Albertha" worden de touwen op het voordek tussen de luikhoofden gestuwd, waar zij vóór 14 juli 2007

altijd zijn blijven liggen. Sinds het ongeval worden ze bij slecht weer op die plek tevens vastgebonden.

Evenmin is het de gewoonte passagiers steeds reddingsvesten te laten dragen. Bij de veiligheidsinstructie wordt aangewezen waar de reddingsvesten liggen (onderdeks, in de banken van het dagverblijf) en hoe ze moeten worden gedragen. Of dat nodig is, bepaalt de kapitein aan de hand van factoren als weer, zeevang, (water)temperatuur, seizoen en conditie van de passagiers. Alleen kinderen onder de pak weg 12 jaar en volwassenen die onvoldoende kunnen zwemmen moeten tijdens het varen altijd reddingsvesten aan. De omstandigheden op 14 juli 2007 waren bij lange na niet zodanig dat het dragen van reddingsvesten aan de orde was. Dat heeft op die dag ongetwijfeld niet alleen voor "De Albertha" gegolden, maar voor alle zeilcharter-schepen in de omgeving.

Er zijn verschillende redenen waarom op schepen als "De Albertha" niet voortdurend reddingsvesten worden gedragen. Ze belemmeren de meewerkende passagiers bij het werken met de tuigage en gaan daardoor ook sneller stuk (licht en fluitje stuk/weg), hetgeen de veiligheid vanzelfsprekend ook niet ten goede komt. Passagiers houden zich bovendien niet alleen aan dek op, maar ook in de accommodatie, waar het dragen van reddingsvesten zelfs gevaarlijk kan zijn. Belangrijkste reden is echter dat de schepen zodanig zijn uitgerust dat het risico dat iemand onder normale omstandigheden overboord raakt minimaal is. Er is dus vooral voor preventieve maatregelen gekozen. Het is overigens op passagiersschepen van welke omvang dan ook ongebruikelijk dat passagiers tijdens de vaart voortdurend reddingsvesten dragen. Dat gebeurt alleen als daar aanleiding voor is.

Een dergelijke aanleiding was het naderen van een regenbui niet. Er was immers geen reden om te verwachten dat daar meer dan de normale hoeveelheid extra wind uit zou komen. Een squall zoals "De Albertha" trof heeft niemand hoeven verwachten. Dat blijkt wel uit de verklaring van de bemanning van de catamaran, die eveneens volkomen werd verrast. Wel zijn met het oog op de buien eerder gevoerde lichtweer bijzeilen weggenomen en is regenkleding aangetrokken.

Dat de vijf passagiers die overboord zijn gegaan geen reddingsvesten droegen, is dus niet zo vreemd en valt mijns inziens kapitein Kroes niet te verwijten. Achteraf is het natuurlijk altijd gemakkelijk oordelen, maar vóórdat op die 14e juli de hel aan boord los brak was er geen enkele reden voor.

Gijpmanoeuvre

Op het moment dat de squall "De Albertha" trof was men halverwege een gijpmanoeuvre. Op zich was het een juiste beslissing om op die plaats en op dat tijdstip te gijpen. Immers werd een naar west/noordwest ruimende wind verwacht, die de over bakboord zeilende "De Albertha" naar lagerwal (Fehmarn) zou dwingen. Daarom was het van belang vóór het verwachte ruimen van de wind te gijpen, zodat daarna ruime wind over stuurboord zeilend richting bestemming kon worden gestuurd. Kapitein Kroes heeft dus terecht besloten de gijpmanoeuvre niet langer uit te stellen.

U 5

De plotseling naderende bui was geen reden om de eenmaal begonnen manoeuvre af te breken. Men was op een haar na zover dat het grootzeil naar de stuurboordzijde over kon. Bovendien is gijpen een manoeuvre die op platbodemschepen ook met veel wind veilig kan worden uitgevoerd, omdat de verschillende handelingen stap voor stap, en dus in alle rust kunnen worden uitgevoerd. Ook al zou de wind stevig toenemen tijdens de manoeuvre, dan was dat op zich geen reden voor zorg, omdat juist tijdens de gijp weinig zeil wordt gevoerd. Een gepiekt en gekat grootzeil meet amper de helft van het volledig gezette zeil en de voorzeilen bevinden zich grotendeels achter het grootzeil.

Wat "De Albertha" parten heeft gespeeld is niet zozeer de plotselinge en drastische toename van windsterkte, in luttele seconden van pakweg 4 naar 8 à 9 Bft., maar vooral het onverwachte krimpen van de wind, die ervoor zorgde dat het zojuist naar stuurboord overgegangene zeil terugklapte naar bakboord en daar tegen de net aangezette bakstag kwam te staan. Daarom kon de schoot niet worden gevierd en juist dat bracht "De Albertha" in de eerder beschreven gevaarlijke situatie.

Crisismanagement

Direct na het plotselinge toenemen van de windkracht heeft kapitein Kroes de hoofdmotor gestart om met de schroef te trachten alsnog het achterschip door de wind te sturen. Het schip helde inmiddels al 50° over bakboord en begon vaart door het water te maken, waardoor kennelijk direct een van de op het voordek gestuwde touwen overboord raakte en in de schroef kwam. Doordat vast water via het voordek door het bakboord gangboord spoelde dreigden in totaal zeven passagiers die zich aan die zijde van het schip bevonden van dek te spoelen. Twee daarvan hebben kans gezien de reling vast te houden. Zij hebben het contact met het schip niet verloren en zijn zelf weer aan dek gekomen. Vijf anderen is dat niet gelukt, hetgeen aan boord direct is gemeld door het roepen van "man overboord".

Volgens het mob-protocol had op dat moment direct de mob-knop van de gps-navigatie ingedrukt moeten worden en hadden reddingboeien moeten worden gegooid. Dat is niet gebeurd, niet omdat het vergeten is, maar omdat het gewoonweg praktisch niet mogelijk bleek. Iedereen aan boord was op dat moment maar met één ding bezig: zichzelf zo goed en zo kwaad mogelijk staande houden op een schip dat 50° helde. Dat valt niet mee en men heeft daar onherroepelijk beide handen bij nodig gehad. Niemand heeft dan ook kans gezien bij een van de vier reddingboeien te komen.

Om dezelfde reden is het kapitein Kroes ook niet gelukt om bij de mob-knop te komen. De gps-ontvanger bevindt zich niet buiten in de nabijheid van de stuurstand, maar binnen in de ingang van de roef. Onder normale omstandigheden is de mob-knop daar zeer goed bereikbaar, maar wie zich met twee handen aan het roer moet vasthouden om zichzelf (en het schip) te beredderen, kan er domweg niet bij. Het buiten plaatsen van een gps-ontvanger is niet mogelijk, omdat de verplichte "wheel-mark" apparatuur gemaakt is voor de gesloten brug van zeeschepen en niet tegen regen kan, terwijl waterdichte jachtapparatuur niet is toegestaan. Daar zit wellicht een punt van verbetering in: sta zeilcharterschepen met een open stuurstand

toe om waterdichte jachtapparatuur te plaatsen, of beveel de producenten van wheel-mark gps-ontvangers aan om een "remote mob-knop" als optie mogelijk te maken.

Dat direct na het overboord raken geen boeien zijn gegooid en geen mob-knop is ingedrukt, is mijns inziens onder de geschetste omstandigheden volstrekt begrijpelijk en mitsdien niet verwijtbaar.

Vanzelfsprekend had het even later, toen de wind weer weg was en het schip weer rechtop lag, geen zin meer om alsnog boeien te gooien. Die waren immers voor de drenkelingen op dat moment even onbereikbaar geweest als het schip zelf. Dat geldt ook voor het alsnog indrukken van de mob-knop, omdat daarmee op dat moment nog slechts de positie van het schip zou zijn vastgelegd, en niet die van de drenkelingen. Kapitein Kroes heeft daarom deze beide stappen in het protocol overgeslagen en direct een noodoproep via de VHF gedaan. Daarbij heeft hij de juiste positie van het schip doorgegeven, het juiste aantal drenkelingen en hun geschatte positie ten opzichte van het schip. Bovendien heeft hij, zich de ernst van de situatie gerealiseerd en direct om de inzet van een helikopter gevraagd, zodat kostbare tijd bespaard bleef.

Kapitein Kroes is betrokken bij de instructie op het punt van veiligheidsprotocollen aan nieuwe en aankomend schippers. Hij is dus terdege met die protocollen bekend en onderschrijft het belang ervan. Het mob-protocol vermeldt natuurlijk niet voor niets het gooien van boeien en het indrukken van de mob-knop, maar dat moet dan wel mogelijk zijn. Op "De Albertha" was dat toen helaas niet het geval. Onder de omstandigheden heeft kapitein Kroes juist gehandeld door de in zijn geval nutteloos geworden stappen in het protocol over te slaan en, zodra hij daartoe in staat was, direct een noodoproep per VHF te doen.

Eveneens correct acht ik de volgende stap van kapitein Kroes. Wetende dat zijn schip voorlopig nog even niet manoeuvreerbaar zou zijn (matroos Schulte is direct te water gegaan om het touw uit de schroef te halen), heeft hij gebruik gemaakt van de diensten van het dichtstbijzijnde pleziervaartuig, een kleine open catamaran. Die is aangeroepen en direct verzocht in de aangewezen richting terug te varen om de vijf drenkelingen op te pikken. Opnieuw de enige juiste actie. Toen de catamaran krap 20 minuten later met de vijf drenkelingen terug was, en "De Albertha" nog niet vaarklaar, is nogmaals juist gehandeld door de drenkelingen niet over te nemen, maar de catamaran richting dichtstbijzijnde haven te sturen, opdat zij het snelst medische hulp konden krijgen.

Uitrusting

Een vraag die rijst in het kader van dit onderzoek is natuurlijk hoe kapitein Kroes, ware hij wél in de gelegenheid geweest zelf direct naar de overboord geraakte passagiers terug te varen, ze weer aan boord had gekregen. Een mob-boot is op schepen als "De Albertha" niet voorgeschreven, enerzijds omdat dat praktisch niet uitvoerbaar is en anderzijds omdat ze voldoende wendbaar zijn om zelf direct terug te kunnen keren en het vrijboord zodanig laag is dat het aan boord nemen van een drenkeling zonder al te veel problemen mogelijk is. Om die redenen is volstaan met

U 5

aanvullende voorwaarden. Zo zijn preventieve maatregelen ingevoerd om het overboord vallen tegengaan (doorlopende reling of verschansing), zijn mob-lichten en drijfbakens voorgeschreven om drenkelingen snel terug te kunnen vinden, en is een goedgekeurd hulpmiddel om drenkelingen weer aan boord te nemen verplicht. "De Albertha" beschikte over een Markus Lifenet, waarmee kapitein Kroes enkele malen had geoefend en over het gebruik waarvan matroos Schulte was geïnstrueerd.

Het aan boord nemen van de vijf drenkelingen was volgens kapitein Kroes als volgt geschied: vier van de drenkelingen waren dankzij de hoge watertemperatuur (19° C) nog in staat om met hulp vanaf dek via de zwemladder aan boord te komen. De vijfde persoon, de begeleider, was mede vanwege zijn lichamelijke toestand horizontaal met het net aan boord genomen. Op deze wijze had kapitein Kroes de drenkelingen ongetwijfeld binnen bekwame tijd, ongeveer 15 minuten, uit het water gekregen.

Uit het gebeurde kan dus wat mij betreft niet de conclusie worden getrokken dat de bestaande regelgeving voor de mob-uitrusting van schepen als "De Albertha" te kort schiet.

Conclusie

Voorop dient te staan dat het ongeval met "De Albertha" op 14 juli 2007 als een scheepsramp dient te worden beschouwd, en uitgebreid onderzoek verdient. Het had immers gemakkelijk (veel) slechter kunnen aflopen. Vijf opvarenden te water op enige afstand van het schip zonder reddingsvest of andere reddingsmiddelen, is een situatie die zonder meer in een nachtmerrie thuis hoort. Betrokkenen zijn er dan ook behoorlijk van geschrokken, niet in de laatste plaats Kapitein Kroes. Hij heeft het gebeuren later uit en te na besproken met collega's en getracht uit het gebeuren lering te trekken waar dat maar mogelijk is.

Alles overziend kom je dan echter niet veel verder dan het beter stuwen van touwen tijdens de vaart en het installeren van een gps/mob-knop die vanaf de stuurpositie te bedienen is. Het eerste heeft kapitein Kroes zich al ter harte genomen, het tweede heeft hij niet zelf in de hand, maar het zou een zinvolle aanbeveling van uw Raad kunnen zijn.

Dat niet alleen vijf passagiers overboord raakten, maar tegelijkertijd ook nog eens een touw in de schroef kwam, valt onder de Wet van Murphy. Het gaat te ver om bij de aan inrichting, uitrusting en bemanning van zeeschepen te stellen eisen rekening te houden met een dergelijke opeenstapeling van calamiteiten.

Dan kom ik terug op de tuchtrechtelijke verwijtbaarheid van kapitein Kroes. Ik hoop dat ik op u de overtuiging heb kunnen overbrengen dat die er niet is. Het schip was voorzien van de juiste papieren en de bemanning, op een haar na, ook. De voorbereiding van de reis was in orde en op het handelen van kapitein Kroes direct voorafgaande aan en tijdens het incident kan alleen terugkijkend enige kritiek worden uitgeoefend. In grote lijnen heeft hij juist, doeltreffend en zorgvuldig gehandeld, voor zover hij überhaupt in staat is geweest om te handelen. Het is mijns inziens mede

aan zijn goed zeemanschap te danken dat de nachtmerrie uiteindelijk gewoon een kwade droom is gebleven. Dat de passagiers er ook zo over denken blijkt uit de verklaring van de heer Pippke, maar vooral uit het feit dat de zij hebben besloten de reis gewoon af te maken.

Het ongeval is niet te wijten aan menselijk falen, maar aan een samenloop van buitengewone, en gelukkig ook zeldzame naturomstandigheden, waartegen geen kruid of regel gewassen is. Dit voorval drukt ons weer eens op het feit dat de vaart op zee hoe dan ook gevaren met zich mee brengt, die men met doeltreffende regelgeving en goed zeemanschap weliswaar kan verminderen, maar niet laten verdwijnen. Dat is geenszins een nieuwe les. In 1932 verging op nagenoeg dezelfde plek onder opvallend vergelijkbare omstandigheden de Duitse bark "Niobe", een opleidingsschip van de Duitse marine, waarbij 69 opvarenden het leven lieten. Ook de "Niobe" werd bij mooi weer met een ZW bries door een zonder waarschuwing dwars invallende windbui van ongewone sterkte overvallen en op de bakboord zijde geworpen. Kapitein Ruhfus van de "Niobe", één van de 40 overlevenden, werd van alle blaam vrijgesproken, omdat hij volgens de krijgsraad de extreme weersomstandigheden niet had kunnen zien aankomen en het slachtoffer was van "hoger geweld", waartegenover hij machteloos stond.

Ik verzoek u te oordelen dat kapitein Kroes evenmin schuld treft aan het ongeval.

6. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op vrijdagavond 13 juli 2007 schepte een groep van 20 passagiers afkomstig van een evangelische gemeente in Berlijn zich in Kiel-Holtenau in aan boord van "De Albertha" voor een zeilreis van twee weken. De leider van de groep was 50 jaar, de anderen waren tussen de 13 en 28 jaar. De bemanning van het schip bestond uit de kapitein en een matroos die tevens eigenaar was van het schip. Daarnaast was aan boord de vriendin van de matroos/eigenaar. De kapitein voer vanaf april 2007 als kapitein aan boord van "De Albertha". Daarvoor had hij vanaf 1988 op zeilschepen gevaren, vanaf 1992 op grotere zeilschepen en vanaf 1994 als kapitein. Hij had een vaarbevoegdheid om als kapitein op een zeilschip als "De Albertha" te varen. De matroos/eigenaar had een Duits matrozendiploma en keuringsbewijs. Zijn Nederlandse vaarbevoegdheid van erkenning werd na de scheepsramp aangevraagd en in augustus 2007 toegekend.

In de avond en de volgende ochtend werden door de kapitein de huisregels verteld, wat te doen bij brand, algemeen alarm, het verzamelpunt en de vluchtwegen, hoe het reddingsvest (reddinggordel) werkt, zorgen voor zichtvrijheid, veilig over dek bewegen, elkaar helpen en dergelijke. Er was geen verplichting om een reddingsvest te dragen, maar als iemand dat wilde, mocht dat. Als de kapitein het dragen nodig vond, zou hij daarvoor opdracht geven, bijvoorbeeld bij slecht weer, voor personen die niet konden zwemmen en kinderen. De reddingsvesten aan boord waren niet

U 5

opblaasbaar. Om te werken in het kluivernet waren er een paar opblaasbare werkvesten aan boord. De reddingsvesten waren opgeborgen in een bank in het schip. Een paar mensen in de groep hadden al eerder gevaren op "De Albertha" of een soortgelijk schip. Formeel moest de bemanning uit een kapitein en drie matrozen/gezellen bestaan. Het aantal gezellen mocht worden verminderd tot één indien de passagiers de taken van de twee gezellen vervulden. "De Albertha" voer met passagiers aan boord in principe altijd met de gereduceerde bemannings-samenstelling. De kapitein had twee mensen belast met het tellen en bijhouden van de groep in voorkomende gevallen en had iedereen geïnformeerd over mogelijke oefeningen gedurende de reis.

De volgende ochtend 14 juli 2007 om 10.15 uur vertrok het zeilschip uit Kiel. De groep wilde naar Kopenhagen en als eerste aanloophaven was in overleg Nystedt in Denemarken gekozen, waar men naar schatting om 21.00 uur die avond zou aankomen. De kapitein had 's ochtends de weerberichten beluisterd van de Duitse radio, op internet en van DP07 via de marifoon. Alle berichten spraken van windkracht 4 à 5 Bft. uit zuidwestelijke richting, later draaiend naar het westen. Er werd geen melding gemaakt van buien met windvlagen. Het zicht was goed. De zeilen werden gehesen, grootzeil, fok en kluiver over bakboord, koers richting Fehmarn dat over stuurboord zou worden gepasseerd. Met de ruime wind liep het schip prima. Als de wind wat afneemt, wordt ook het waterzeil erbij gezet om snelheid te maken. Vanuit het westen pakten zich inmiddels donkere wolken samen die snel naderbij kwamen en vanaf 15.00 uur voornamelijk noordelijk passeerden. Af en toe werd er ook onweigerommel gehoord en later doemen er ook in het zuidwesten donkere wolken op. Besloten werd om omstreeks 15.45 uur het waterzeil weg te halen. Daarna wil de kapitein een gijp gaan maken om dan makkelijker om de noord te kunnen gaan en afstand te houden van Fehmarn. Boven het strand van Fehmarn wordt op een gegeven moment zware regen en een donkere lucht gezien. De passagiers worden door de matroos bij elkaar geroepen en na uitleg wordt met de gijp begonnen. Het was inmiddels zachtjes gaan regenen. De matroos liet de gaffelpiek zakken opdat deze onder de dirklijn door kon, de bulletalie van de giek wordt opgevierd en de grootzeilschoot doorgehaald, tevens werd het bakstag omgezet. Net toen de giek al over stuurboord was, kwam er een harde windvlaag en werd het grootzeil weer naar bakboord gedrukt tegen het bakboord bakstag aan. De wind neemt sterk in kracht toe en "De Albertha" loeft op naar stuurboord en begint te hellen over bakboord, geschat 50 graden. De wind is angstaanjagend hard en grote regendruppels kletteren op het dek en beperken het zicht. De kapitein start de motor en probeert tevergeefs het schip terug te sturen. De motor valt na circa 30 seconden uit door, naar later blijkt, een van het voordek gespoelde meertros die in de schroef was gekomen. Op dat moment wordt er "man over boord" geroepen en blijken er door het water in het gangboord zes personen overboord te zijn geslagen, vijf te water en één kon zich nog vasthouden en werd door anderen weer binnenboord getrokken. Een zevende persoon ging wel onder water maar in het gangboord. Tevergeefs wordt nog getracht de klauw van het grootzeil naar beneden te halen maar door de wind in het zeil lukt dat aanvankelijk niet. Gedurende 20 à 30 seconden blijft het schip scheef liggen, waarna het terugkomt. De kapitein geeft over de VHF een "mayday"-bericht uit en heeft contact met Bremen Rescue. Hij draagt de matroos op om het grootzeil verder naar beneden te halen. Tezelfdertijd

ziet hij vlakbij een catamaran, de "Flutschfinger" uit Heiligenhafen, en door middel van hoornsignalen en gebaren weet hij hun aandacht te trekken en ze naderbij te halen. Hij wijst ze op de drenkelingen en deze worden vervolgens door de catamaran uit het water opgepikt. De kapitein helpt zelf ook nog even op het voorschip om de voorzeilen naar beneden te krijgen. Inmiddels is het wat rustiger geworden en de matroos gaat met een duikbril op te water om de tros uit de schroef te halen. Dat lukt in ongeveer 10 minuten. Even later komt de catamaran langs en geeft aan dat hij alle vijf de drenkelingen aan boord heeft. Hij gaat ze afzetten in de vlakbij gelegen ferry-haven van Puttgarden, waar inmiddels ook medische assistentie gereed staat. Ook "De Albertha" zet koers naar Puttgarden en de gearriveerde reddingshelikopter wordt daarna bedankt, waarna door Bremen Rescue "silence fini" wordt uitgegeven en de reddingsactie wordt beëindigd. Het schip wordt zo goed mogelijk aan kant gemaakt waarna in Puttgarden wordt afgemeerd. De groep passagiers was geschrokken, maar maakte verder een rustige indruk. Er waren acht gewonden met schaaftwonden, kneuzingen en hoofdwonden. Zij werden naar het nabijgelegen ziekenhuis in Burg gebracht en daar behandeld. Enkelingen moesten een nachtje in het ziekenhuis blijven en één gewonde twee nachten. Van de opvarenden van de "Flutschfinger" verneemt de kapitein dat zij een regenfront hadden gezien met daarin plotseling een windhoosachtige bui vlak boven hen. De bemanning wordt in Puttgarden door de "Wasserschutzpolizei" gehoord en het schip krijgt een tijdelijk uitvaarverbod. Het schip wordt geïnspecteerd door Port State Control en na twee dagen, als ook de laatste gewonde uit het ziekenhuis weer terug is aan boord, mag het schip op 17 juli weer vertrekken. Tijdelijk komt er een tweede kapitein aan boord.

Beschouwing

Een gelukkig goed afgelopen scheepsramp, dankzij de catamaran "Flutschfinger", die in de buurt was en de vijf drenkelingen kon oppikken, waarvoor alle waardering. De Raad heeft de gang van zaken aan boord van "De Albertha" nader beschouwd.

De scheepsramp

"De Albertha" was op weg van Kiel-Holtenu naar Nystedt in Denemarken en voer benoorden het eiland Fehmarn. De weerberichten gaven een zuidwestelijke wind, later ruimend naar het westen, kracht 4 à 5 Bft. Er waren twee bemanningsleden, een vriendin van een bemanningslid en 20 passagiers aan boord. Het was de eerste dag dat de groep zeilde. Met het oog op de windverwachting, ruimend naar west, besloot de kapitein om een gijp te gaan maken om ruim vrij te varen van Fehmarn. Het begon te regenen en tijdens het uitvoeren van de gijp omstreeks 16.45 uur kwam er een zware windvlaag, sloeg het afgetopte grootzeil terug en bleef hangen tegen het al omgezette bakstag. Er was gedurende korte tijd een zeer harde wind en een zware regenbui. Het schip werd scheefgedrukt en de gangboorden kwamen onder water. Van de zich daar bevindende passagiers raakten er zes overboord waarvan één zich nog vast kon houden aan het schip en door de anderen naar binnen kon werd getrokken. Een zevende opvarende raakte wel onder water maar in het gangboord. De kapitein startte de motor maar die viel na ongeveer een halve minuut af omdat er

U 5

een vanaf het voordek weggespoelde meertros in de schroef was gekomen. Het lukte aanvankelijk niet om het grootzeil neer te halen. Pas nadat het schip weer wat rechter was gekomen, kon het grootzeil en later ook de voorzeilen worden gestreken. De vijf drenkelingen werden opgepikt door een naderbij gekomen catamaran. Nadat de matroos te water was gegaan en de tros uit de schroef had gehaald, kon het schip verder varen. De gearriveerde reddingshelikopter was niet meer nodig en er werd koers gezet naar de nabijgelegen ferry-haven Puttgarden waar werd afgemeerd. De voornamelijk licht gewonden werden naar het ziekenhuis gebracht en behandeld. Zij konden later weer aan boord terugkeren.

Het weer – de weerberichten

De kapitein had 's ochtends de weerberichten beluisterd op de Duitse radio en op de VHF (station DP07). Ook had hij op internet gekeken. Alle berichten spraken van windkracht 4 à 5 Bft. uit zuidwestelijke richting, later ruimend naar het westen. Er werd volgens de kapitein geen melding gemaakt van buien met wind. Uit windrapporten van die middag blijkt dat de wind aanvankelijk zuidelijk en zelfs zuidzuidoostelijk is geweest en omstreeks 15.00 uur langzaam ging ruimen naar zuidwestelijk omstreeks 16.00 uur. De kracht is dan 4 Bft. en is daarna verder gaan ruimen en een weinig toegenomen tot een ruime 4 rond 17.00 uur, met een korte uitschieter naar 8 Bft., gemeten door een walstation op Fehmarn, omstreeks 16.45 uur. Daarna nam de wind weer af tot een kleine 3 Bft. om 18.00 uur en is de richting westelijk. Uit de beschrijving van het weersverloop door de kapitein en de matroos leidt de Raad af dat er een koufrontpassage heeft plaatsgevonden, waardoor "De Albertha" is overvallen. Bij een dergelijke passage kunnen zware buien voorkomen met grote druppels, kan het zicht tijdelijk beperkt worden en kunnen er heftige zware windstoten optreden, zelfs kan er sprake zijn van het optreden van windhozen, als waargenomen door de bemanning van de "Flutschfinger". Uit de verklaring van een bemanningslid van de catamaran blijkt dat ook zij werden verrast, en dachten nog wel tussen de buien door te kunnen varen, maar uiteindelijk ook in de heftige windstoten terecht kwamen. Omdat hun schip veel wendbaarder was, konden zij de catamaran in de wind sturen, de (rol)fok weghalen en vervolgens ook het grootzeil strijken, waarna ze op de motor naar "De Albertha" stuurden, die ze na de passage van de windstoten op korte afstand wat ontredderd zagen drijven. Heftige koufrontpassages komen voornamelijk voor in de zomermaanden, en het is zaak om deze te herkennen. Dat in het desbetreffende gebied, de westelijke Oostzee, heftige koufrontpassages als deze kunnen voorkomen, bleek ook uit het pleidooi van de raadsman van de kapitein. Hij haalde aan dat in 1932 op vrijwel dezelfde plaats een opleidingsbark van de Duitse marine onder gelijke omstandigheden was overvallen door een dwarsinkomende windbui van ongekende sterkte, waarbij 69 opvarenden omkwamen.

De theorie over een koufrontpassage moge duidelijk zijn, maar naar het oordeel van de Raad moet je het een keer hebben meegemaakt om te beseffen wat er gebeurt, hoe snel en hoe heftig. De vuistregel voor een zeiler: *"eerst de regen en dan de wind, strijk je zeilen dan maar gezwind"* was in dit geval rechtstreeks van toepassing. De muur van donkere buien was te zien boven het strand van Fehmarn, de wind was nog rustig, wel begon het te miezeren en zachtjes te regenen, in zeer korte tijd

gevolgd door het geweld van enorme windvlagen en plenzende bijna horizontale regen en geen zicht meer. De kapitein maakte dit voor het eerst mee en de Raad rekent hem dan ook niet aan dat hij een en ander niet heeft herkend. Bovendien betekent gezwind ook echt snel en het is maar de vraag of dat mogelijk was geweest met "De Albertha".

De lering die de kapitein en naar de Raad hoopt ook andere zeilers hieruit moeten trekken, is om allereerst te weten of er (vooral in de zomermaanden, meestal aan het eind van een warme dag) een koufront aan komt, de verschijnselen te kennen en dan bijzonder op je hoede te zijn voor de heftigheid ervan. Beter een keer voor niets zeil te hebben gereefd of gestreken, dan te worden overvallen, zoals nu "De Albertha" gebeurde.

Het gijpen

De vraag is of het wel verstandig was om te gaan gijpen op dat moment. Achteraf gezien natuurlijk niet, de zeilen hadden gestreken moeten worden. De Raad is echter van oordeel dat de kapitein dat op dat moment onder de gegeven omstandigheden moeilijk had kunnen voorzien. Zowel de kapitein als zijn raadsman, die aangaf dat hij bekend was met het varen met platbodems, verklaarde ter zitting dat een gijp met een schip als "De Albertha" beter uitvoerbaar was dan het maken van een zogenaamd 'stormrondje'. Ook het ter zitting aanwezige bestuurslid van de Belangenvereniging Beroeps Zeilschippers (BBZ) beaamde dit.

De bemanning

Formeel had de matroos/eigenaar ten tijde van het ongeval geen vaarbevoegdheidsbewijs en was het schip theoretisch onvoldoende bemand. De matroos werd een maand later gebaseerd op zijn Duitse diploma's zijn vaarbevoegdheidsbewijs toegekend. Praktisch was "De Albertha" dus voldoende bemand volgens het 'Minimum Safe Manning Document'. In 2006 heeft de Raad naar aanleiding van een ongeval en man over boord met dodelijke afloop aan boord van het zeilpassagierschip "Albatros", uitspraak nr. 13/2006, aanbevolen de ontheffing om onder bepaalde voorwaarden met slechts één matroos te varen, in te trekken, omdat het ongeval had aangetoond dat dit voor een operatie als man over boord te weinig was. De onderhavige man over boord situatie aan boord van "De Albertha" weerlegt noch bevestigt deze aanbeveling. Door de toevallige nabijheid van een ander zeiljacht die de drenkelingen kon oppikken, hoefde "De Albertha" immers geen man over boord operatie uit te voeren. Indien het zeiljacht er niet was geweest, betwijfelt de Raad echter of dat tijdig genoeg zou zijn gelukt, met mogelijke slachtoffers als gevolg. Twee van de vijf drenkelingen vertoonden al onderkoelingsverschijnselen. Het ter zitting aanwezige bestuurslid van de BBZ gaf aan dat intrekking van de ontheffing de doodsteek voor de zeilchartervaart zou betekenen. De Raad begrijpt dat en zou het betreuren dat deze bedrijfstaking, die hij vooral ook ziet als een kweekvijver voor toekomstige zeevarenden, hierdoor ten onder zou gaan. Maar als telkenmale zou blijken dat met de gereduceerde bemanning de veiligheid van passagiers in het geding komt en een man over boord operatie niet goed kan worden uitgevoerd, dienen maatregelen te worden genomen. Het is aan de bedrijfstaking en bovenal de kapiteins om er in de eerste plaats voor te zorgen dat er geen man over boord plaats

U 5

kan vinden, en als het al gebeurt dat de drenkeling dan snel kan worden teruggevonden en veilig weer aan boord kan worden gehaald. Dat vereist voorbereiding, materieel en mentaal.

Man over boord

Het schip ging door de plotselinge windhoos scheef tot ongeveer vijftig graden volgens de verklaringen. De gangboorden kwamen daarbij onder water en zes van de zich daar bevindende passagiers spoelden of sloegen overboord, over de circa 90 centimeter hoge reling. Eén kon zich nog vasthouden aan het schip en werd binnenboord getrokken door de anderen nadat het schip weer wat overeind was gekomen. De andere vijf raakten te water. Onder hen bevond zich de vijftigjarige leider van de groep. Hij was samen met zijn dochter overboord gespoeld. In het water zag hij dat "De Albertha" onbereikbaar was geworden en de afstand snel groter werd. Hij hoorde anderen om hulp roepen en telde uiteindelijk vijf drenkelingen. Hij probeerde ze gerust te stellen, zei ze bij elkaar te blijven, zelf te trachten boven water te blijven en krachten te sparen. Nadat de windhoos weer voorbij was, zag hij in de verte "De Albertha" die nog weinig aanstalten maakte om in hun richting te komen. Gelukkig dook op een gegeven moment de catamaran op die in een rechte koers op hen afkwam.

De kapitein had al zijn krachten nodig om het schip bij te sturen en zichzelf vast te houden toen het schip scheef ging. Het lukte hem wel om de motor te starten, de knop zat vlakbij. Toen het schip even later weer wat recht kwam, heeft hij het niet zinvol gevonden alsnog de mob-knop van de GPS in te drukken en de zich achterop bevindende reddingboei te werpen. Ter zitting gaf hij aan dat dit te laat was geweest. De Raad is het daar niet mee eens. Ook al is het wat later, belangrijk is om een referentiepunt in het water of op de GPS te hebben ten opzichte waarvan een eventueel noodzakelijke zoekactie kan plaatsvinden. In dit geval kwam het schip na ongeveer een minuut weer wat rechter. Op dat moment bevonden de drenkelingen zich nog niet zo ver weg, geschat op zo'n 150 meter.

De opvarende van de catamaran verklaarde dat ze de drenkelingen na 10 à 15 minuten op de motor varende, ongeveer 1 à 1,5 kilometer, bij elkaar in het water zagen drijven en vervolgens aan boord hebben genomen. De oudere man en een meisje waren er slecht aan toe en verloren af en toe het bewustzijn. De Raad wijst in dit verband op het feit dat ook al is het niet koud en de watertemperatuur 19° C., zoals de kapitein aangaf, onderkoeling nog steeds kan voorkomen, zeker als de fysieke conditie van de drenkeling minder is.

De kapitein gaf ter zitting er blijk van wel te hebben nagedacht over hoe hij de drenkelingen zou gaan oppikken. Het schip was ook uitgerust met het zogenaamde Markusnet. De Raad beveelt kapiteins van zeilpassagiersschepen aan om man over boord een aantal malen met de passagiers te beoefenen en elke maatregel nog eens door te nemen.

Het dragen van een reddingsvest (reddinggordel)

Het al of niet dragen van een reddingsvest is een beslissing van de kapitein. Kinderen en degenen die niet konden zwemmen, moesten van de kapitein in ieder geval een reddingsvest dragen, terwijl passagiers die zelf een reddingsvest wilden

dragen dat ook mochten. Uit het oogpunt van veiligheid is de Raad van oordeel dat ieder bemanningslid dat werkzaamheden met touwen en zeilen aan dek moet verrichten in principe een reddingsvest dient te dragen. Dat geldt in de offshore, in de visserij en ook op zeilschepen. Waar aan boord van "De Albertha" met een gereduceerde bemanning werd gevaren en passagiers de taken van twee gezellen moesten vervullen, geldt dat ook voor de desbetreffende passagiers. Het argument dat het met een reddingsvest om lastig werken is, berust meer op gemakzucht dan dat het in feite lastig is, en is niet overtuigend. Met de moderne (opblaasbare) reddingsvesten om is prima te werken. Het gaat immers om de persoonlijke veiligheid van opvarenden. Het mag niet zo zijn dat men eerst iemand moet zien verdrinken voordat men overtuigd raakt van de noodzaak van het dragen van een reddingsvest, wat de schipper van een vissersvaartuig overkwam, die zijn zoon zag verdrinken.

Of en onder welke omstandigheden reddingsvesten moeten worden gedragen is een afweging die de kapitein telkens moet maken. Sommigen hanteren de regel dat bij alle werkzaamheden aan het zeil er standaard reddingsvesten moeten worden gedragen, anderen laten het van het weer afhangen, zijn de opvarenden net nieuw aan boord, al of niet ervaren, leeftijd, mobiliteit etc. Het zou triest zijn als kostenoverwegingen, de reddingsvesten slijten immers, voor de veiligheid van de opvarenden zouden gaan.

De reddingsvesten (niet opblaasbaar) waren opgeborgen in banken benedendeks en eigenlijk meer bedoeld voor het geval van schip verlaten, zoals de kapitein opmerkte. De Raad beveelt aan om een voldoende aantal extra (opblaasbare) reddingsvesten voor gebruik aan dek beschikbaar te hebben op een gemakkelijk bereikbare en duidelijk aangegeven plaats voor personen die op wacht zijn en met de zeilen moeten werken. Behalve dat de Raad dit aanbeveelt, is dit feitelijk voorgeschreven voor kleine vaartuigen (Schepenbesluit 1965, Bijlage XIA, artikel 56 sub 2).

De lering die uit deze ramp moet worden getrokken is dat bij dreigende weersomstandigheden als deze, het verstandig is om met het aantrekken van het regenpak ook de reddingsvesten te doen dragen.

Het zeeklaar maken

De tros op het voordek werd altijd opgeschoten tussen luikhoofden. Dat was altijd goed gegaan. Nu dus niet. Meertrossen dienen in principe onderdeks te worden opgeborgen. Aan dek kan ook, maar dan vastgesjord, ook bij goed weer. Als een schip naar zee vertrekt dient het altijd volledig zeeklaar te zijn, ook voor een dagreisje. Wordt het weer slechter dan hoeven zaken alleen nog nagelopen te worden. "De Albertha" werd hiervoor afgestraft doordat de tros overboord spoelde en in de schroef kwam waardoor de motor afviel, net op het moment dat de kapitein hem dringend nodig had.

Conclusie

"De Albertha" werd min of meer 'overvallen' tijdens het uitvoeren van een gijp door een bijzonder heftige koufrontpassage, waarbij behalve zware slagregen ook een windhoos werd waargenomen. Even snel als de wind kwam, was het ook weer voorbij en nam de wind weer af tot kracht 3 à 4 Bft. Het herkennen van een

U 5

dergelijk natuurverschijnsel is moeilijk, vergt goede kennis van de verschijnselen behorend bij een koufrontpassage en moet je feitelijk een keer hebben meegemaakt om de gevaren te onderkennen. Dit is de kapitein dan ook niet aan te rekenen. Door het plotselinge draaien van de wind bij deze passage sloeg de boom van het grootzeil, die al over was, weer terug naar bakboord en bleef hangen tegen het al gezette bakstag. De wind drukte het schip over bakboord, het kreeg zware slagzij en het water stroomde door het gangboord. Hierbij spoelden vijf personen overboord. De kapitein trachtte oploeven en mogelijk verder scheef gaan te voorkomen door de motor te starten. De motor viel echter na ongeveer een halve minuut af vanwege een vanaf het voordek overboord gespoelde tros die in de schroef was gekomen. Nadat het gelukt was om de zeilen neer te halen, kon er iemand overboord om de tros uit de schroef te halen. Gelukkig was er een catamaran in de buurt die de drenkelingen kon oppikken. Er werden geen reddingsvesten gedragen. De drenkelingen wisten zich echter boven water te houden en bij elkaar te blijven. Twee van hen waren er na het oppikken minder goed aan toe. Zij verloren af en toe het bewustzijn, mogelijk als gevolg van onderkoeling. De drenkelingen konden na behandeling in het ziekenhuis weer terugkeren aan boord en enkele dagen later de reis vervolgen. Het was een bijzonder geluk bij een ongeluk dat de catamaran in de buurt was en de drenkelingen kon oppikken. Anders was de afloop waarschijnlijk veel tragischer geweest.

De Raad hecht eraan om zijn waardering uit te spreken voor de bemanning van de catamaran "Flutschfinger". Zij hebben alert en adequaat gereageerd en de drenkelingen gered. Goed zeemanschap.

De Raad is van oordeel dat de kapitein geen schuld aan de ramp kan worden toegeschreven om een maatregel van tucht te rechtvaardigen. Hij werd min of meer overvallen door een natuurverschijnsel. De kapitein gaf blijk uit het gebeurde te hebben geleerd en de Raad heeft het volste vertrouwen dat hem dit niet nog eens zal overkomen.

Beslissing

De Raad legt om bovenvermelde redenen de kapitein geen maatregel op.

Leringen

1. Naderende buienwolken, donkere lucht en regengordijnen in de zomermaanden betekenen veelal een koufrontpassage. Aan het einde van een zomerdag kan de onstabieleit groot zijn en de passage gepaard gaan met heftige verschijnselen als zware regenval, windstoten en zelfs windhozen.
2. *Eerst de regen en dan de wind, strijk je zeilen dan maar gezwind.* Deze bestaande vuistregel voor zeilers werd wederom bevestigd. Gezwind betekende dan ook echt zeer snel.

3. Reddingsvesten zijn niet alleen voor schip verlaten maar ook voor de persoonlijke veiligheid bij werkzaamheden aan dek met kans op overboord raken. Bij dreigende weersomstandigheden niet schromen om met het aantrekken van een regenpak ook reddingsvesten te doen dragen.
4. Ook al kan bij man over boord een boei niet meteen worden geworpen of de mob-knop van de GPS niet meteen worden ingedrukt, dan blijft het zinvol om dit zo spoedig mogelijk te doen, teneinde een referentiepunt te hebben voor een latere zoekactie.
5. Bij vertrek naar zee, ook voor een dagtrip, dient een schip zeeklaar te zijn met alles vast en gesjord. Ook al was het altijd goed gegaan, de niet vastgesjorde tros raakte nu overboord en kwam in de schroef.
6. Ook in de zomer kan onderkoeling optreden bij drenkelingen.

Aanbeveling

1. Het zich verdiepen in de verschijnselen van een koufrontpassage door kapiteins/schippers van zeilcharterschepen.
2. Een voldoende aantal extra reddingsvesten op een gemakkelijk bereikbare en duidelijk aangegeven plaats beschikbaar hebben voor personen die op wacht zijn en met de zeilen moeten werken.

Aldus gedaan door, mr. P. Neleman, plaatsvervangend voorzitter, E. Bakker, A.J. Both, J.L. Schot en J.L.A. van Aalst, leden. In tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door voorzitter mr. P. Neleman ter openbare zitting van de Raad van 15 februari 2008.

P. Neleman
Plaatsvervangend voorzitter
D.J. Pimentel
Secretaris

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:
www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart