

Nr. 17

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 6 april 2005 waarbij, tijdens viswerkzaamheden op de Noordzee, een in het net geraakte bom aan boord van de "Maarten Jacob" OD 1 explodeerde waarbij drie bemanningsleden zijn omgekomen.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 2 februari 2006 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

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 "Maarten Jacob" OD 1;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper K. van der Klooster;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper K. van Dam, en zijn eigen verslag;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper C. 't Mannetje;
5. een kopie zeekaart van het betreffende gebied;
6. een CD met foto's van de schade (ramp 1);
7. een rapport, opgemaakt door LTZT 2 van de Koninklijke Marine, afdeling duik en demonteergroep de heer H.H. de Vries;
8. een CD met foto's van de schade (ramp 2);
9. een kopie afbeelding van de desbetreffende bom;
10. een specificatieoverzicht van de reparatiewerkzaamheden;
11. een brief van Inspectie Verkeer en Waterstaat aan de Raad voor de Scheepvaart d.d. 26 september 2005;
12. diverse krantenberichten omtrent de scheepsramp;
13. diverse gegevens van de overleden bemanningsleden;
14. diverse foto's van de schade aan boord van de OD 1;
15. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de KLPD, nr. 2005008507;

U 17

16. een overzicht van de stand "explosief meldingen per 31 mei 2006" van de Kustwacht;
17. folder De Kustwacht: "Bijstands- en bijdrageregeling Opgeviste Explosieven".

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 14 april en 6 juni 2006.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting, d.d. 6 juni 2006, aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart, de heer drs. ing. R. Simons.

Inspecteur voor de Scheepvaart de heer E. van Leeuwen was aanwezig tijdens de hoorzitting op 14 april 2006.

De Raad hoorde luitenant-ter-zee tweede klas, de heer H.H. de Vries als getuige-deskundige op 14 april 2006.

Op 6 juni 2006 hoorde de Raad schipper K. van Dam en schipper C. 't Mannetje als getuige, walkapitein A. Dekker en mevrouw A. Nachtegaal als getuige-deskundige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart, drs. ing. R. Simons heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Maarten Jacob" OD 1 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Zeevisserijbedrijf OD 1 BV, te Ouddorp. Het schip is 42.37 meter lang en meet bruto 496 registerton. Ten tijde van het ongeval waren zes bemanningsleden aan boord. De lading bestond uit verse vis.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper K. van der Klooster (OD 1):

Ik ben eigenaar van de OD 1 en ik ben tevens de schipper. Ik vaar al 41 jaar aan boord van boomkorkotters. Ik ben in het bezit van de diploma's SW 5, Marcom A en Radarwaarneming. Op woensdag 6 april omstreeks 15.00 uur zijn wij weer gaan halen. Stuurman J. de Klooster had de laatste wacht. Omstreeks 15.03 uur waren de tuigen boven. Ik had kuilen boven de bakken gedraaid. De kuilen waren half gevuld met grondvuil (turf).

De kuilen waren nog niet geopend. Er volgde een explosie met veel luchtdruk en een lichtflits. Ik vermoed dat de kuil tegen de rand van de opvang is gekomen en dat de bom daardoor "gedeflagmenteerd" is. Ik heb niets gezien toen de kuilen boven kwamen en ook geen sein van dek gekregen dat er iets in de kuilen zat. Wij vissen

regelmatig (1 tot 2 keer per week) explosieven op in dit gebied. Deze worden door ons weer terug over boord gezet (zo snel mogelijk).

Schipper K. van Dam (GO 31):

Ik ben schipper en mede-eigenaar van de GO 31. Ten tijde van het ongeval visten wij anderhalve mijl zuid-west van de OD 1.

Ik heb u een kopie gegeven van mijn "verslag van de hulpverlening bij het noodlottige ongeval bij de OD 1". Ik heb hier niets aan toe te voegen.

Aan boord van de GO 31 hebben wij niets gemerkt van een explosie. Omstreeks 15.05 uur begreep ik dat er een ernstig ongeval was gebeurd aan boord van de OD 1. Binnen vijf minuten was ik onderweg naar de OD 1. Mijn eerste prioriteit lag bij het zoeken van de slachtoffers en het assisteren van de OD 1. Ik heb mijn bemanning instructies gegeven met betrekking tot het uit het water halen van de slachtoffers. Hierna heb ik contact gezocht met de Kustwacht. Ik had van de schipper van de OD 1 gehoord dat één van de slachtoffers aan bakboordzijde van de OD 1 in het water tegen het net lag. Dit slachtoffer is door ons uit het water gehaald. Ik heb de leiding van de reddingsactie op mij genomen. En de andere schepen zijn gaan zoeken. Ik weet niet meer wie dit waren. Het andere slachtoffer is door de GO 4 geborgen. Mijn stuurman (Herbert Grootenboer) en mijn machinist (Abraham den Eenzamen) zijn door de marine helikopter aan boord van de OD 1 gezet, ter assistentie van de bemanning van de OD 1. Naar aanleiding van uw vragen wil ik graag de volgende opmerking plaatsen:

- ten eerste, de Kustwacht zou de beschikking moeten krijgen over de satelliet-telefoonnummers van de Nederlandse vissersvloot;
- ten tweede, als iemand wordt toegewezen (door de KLPD) moet deze de zaak ook tot het einde toe afhandelen, zodat niet tijdens de reddingsoperatie het verhaal iedere keer opnieuw moet worden verteld;
- Ten derde, een vraag, waarom is de marine dokter niet aan boord van de OD 1 gebleven om de overlevenden van deze ramp te ondersteunen?

De naam van het slachtoffer dat door ons uit het water is gehaald is: Jos van Belzen. In het gebied waar de OD 1 viste, pikken wij regelmatig explosieven op. Soms vijf per week en soms geen enkele. Gemiddeld schat ik dat een visserschip in dit gebied ongeveer honderd explosieven per jaar aan dek krijgt. Deze explosieven worden weer over boord gezet. Het weer op het tijdstip van het ongeval: wind ZW 6, zee 1,5 tot 2 meter, zicht goed tot matig. Vanwege de weersomstandigheden was het niet mogelijk om de MOB-boot te water te laten.

Verslag van de hulpverlening bij het noodlottige ongeval bij de OD 1 door de schipper van de GO 31:

Op woensdag 6 april om 14.55 uur zijn we de netten gaan halen. Er kwam op de scrambler een, niet verstaanbare, oproep van de OD 1. Ik heb gevraagd onder het halen wat er was, maar ik kon het niet verstaan. Alleen begreep ik dat er ergens een ongeval was en dat er twee man bij betrokken waren, maar ik kon niet verstaan waar. Ik heb het gevraagd dit nog een keer te herhalen, maar het werd niet beter. Ook de GO 4 heeft gevraagd wat er was maar we konden er niet achter komen. In

U 17

de tussentijd waren de netten boven en moest ik op mijn werk letten. Ik wist toen nog steeds niet wat er was. Toen we zover waren dat ik de netten weer ging uitzetten heb ik gevraagd aan Krijn van der Klooster van de OD 1 maar op het visserijkanaal P 2 te zeggen wat er was. Toen kwam hij wel goed door en zei dat er een bom ontploft was bij hem aan dek en dat er één man aan dek lag en twee man te water. Gelijk daarna is hij gestopt met praten. Ik ben gelijk gestopt met wegzetten en heb toen op de VHF alle vissersschepen in de buurt gevraagd te halen en op te stomen naar de OD 1 omdat daar iets heel ernstig aan de hand was en dat er twee man te water lagen en ik heb ook gezegd waar de OD 1 ongeveer lag. Ik heb toen in een noodgang mijn netten binnengehaald en de tuigen in haken gehangen en gaan stomen naar de OD 1. De andere vissers hebben aan elkaar de goede positie doorgegeven op kanaal P 2. Toen heb ik aan mijn bemanning opdracht gegeven om dingen op te zoeken om iemand mee uit het water te kunnen halen, we zijn hier niet echt voor uitgerust. Daarna heb ik de zender op 2182 Khz. gedrukt en heb de Kustwacht van het ongeval op de hoogte gebracht en de positie door gegeven en dringend hulp gevraagd met alle soorten die ze maar konden leveren. Toen heb ik het contact met de Kustwacht afgebroken omdat we als eerste bij de OD 1 kwamen en dat we een slachtoffer zagen drijven naast de OD 1 en deze gingen we proberen te bergen. Dit slachtoffer lag tegen het net van de OD 1 aan. Ik heb aan Krijn gevraagd iets achteruit te varen zodat deze dan vrij kwam en dat wij er zo bij konden komen. We hadden de loodsladder al buitenboord hangen en één man had al een overlevingspak aan en een touw rond zich heen om bij het slachtoffer te komen. We konden het slachtoffer tegen het schip krijgen en met veel moeite hebben we deze kunnen bergen. Ik had allang gezien dat deze waarschijnlijk niet meer leefde. Dat kon ik aan de stand van het hoofd zien in het water.

Ik heb toen de bemanning opdracht gegeven om de brancard te pakken en het slachtoffer te bergen en zich dan klaar te maken voor verdere zoekacties. Ik heb aan Krijn gemeld dat het slachtoffer was overleden. Er kwamen nu meerdere vissersschepen in de buurt en de schipper van de GO 4 heeft toen gevraagd of ik de leiding op mij wilde nemen van de zoekactie. Ik heb dit gedaan en heb toen gezegd dat we over gingen op kanaal 16, zodat ook de grote schepen mee konden luisteren. Heb gevraagd aan de schepen bezuiden ons, bezuiden ons te zoeken en benoorden ons, benoorden ons te zoeken op een oost west koers. Er zijn toen vissersschepen rond ons gaan zoeken. Ik heb ook nog aan de Kustwacht gemeld dat we één slachtoffer hadden geborgen en dat we gingen zoeken met meerdere vissersschepen naar het derde slachtoffer. De Kustwacht heeft toen gemeld wat er allemaal op pad naar ons en wat voor hulp er onderweg was. Niet veel later meldde de GO 4 dat ze iets zagen in het water en dat ze er naar toe gingen. Ze konden toen met de verrekijker zien dat ze het derde slachtoffer hadden gevonden en deze gingen ze toen bergen. Er is toen mij medegedeeld dat deze ook was overleden. Ik heb daarna weer met de Kustwacht gepraat en gevraagd of er al hulp onderweg was. We wilden graag wat mensen op de OD 1 zien te krijgen want het weer was zodanig dat we niet bij elkaar konden komen.

De hulp was onderweg naar ons, maar dit kon wel een paar uur duren. Ze meldden toen dat als de eerste helikopter in de buurt was, we daar contact mee moesten nemen op kanaal 67. Ik heb toen op kanaal 16 alle schepen bedankt die op pad waren naar ons en verteld dat ze hun weg konden vervolgen. Ik heb wel aan alle

vissersschepen gevraagd in de buurt te blijven voor als er iets met de OD 1 zou gebeuren en dat we nu naar kanaal 67 gingen voor verdere communicatie met de heli en de andere schepen. Alleen met de OD 1 bleef ik op kanaal 16. Ik heb in die tijd enkele keren met de OD 1 gepraat. Hij wilde wel vlug hulp maar alleen als het voor ons wel verantwoord was om die te bieden. Toen heb ik met de eerst heli gepraat en deze naar ons toe geleid. Toen ik zag op welke manier de dokter en de duiker aan boord van de OD 1 gingen, dacht ik, zo kan ik ook proberen twee mensen van ons op de OD 1 te krijgen.

Ik heb dit toen met de Kustwacht overlegt en deze zouden dit proberen te regelen. Er is toen beslist dat de tweede heli dit zou doen en dat twee van mijn bemanningsleden zouden meegaan. Er zou ook een optie zijn voor een derde persoon. Die zou van de GO 4 komen naar de OD 1. De twee bemanningsleden zijn in overlevingspakken gegaan en kregen instructie van de duiker van de tweede heli, die ondertussen bij ons op het achterdek was afgezet, hoe ze zouden worden opgepikt en worden neergezet. De dokter en de duiker gingen van de OD 1 naar de GO 4 en mijn mensen werden op de OD 1 gezet. Die twee zijn met wat hulp van de schipper en de overige bemanning de netten binnen gaan halen en het schip klaarmaken voor de thuisreis. De eerste heli is gaan tanken op een marineschip in de buurt en de tweede heeft toen zijn werk overgenomen en ik dacht dat deze helikopter later ook de dokter en de duiker van de GO 4 naar ons heeft gebracht. Ergens in deze tijd kwam de vraag van de Kustwacht of ik een goede Satcom C had voor enkele vragen die niet op de gewone kanalen konden worden besproken (namen van de overledenen enz.). Ik heb toen gevraagd om mij te bellen op de satelliettelefoon maar ze hadden het nummer niet. Ik heb deze toen gegeven en ben er later op gebeld door de KPLD. Ik heb de vragen opgenomen en zou deze zo snel mogelijk beantwoorden als er tijd voor was en kreeg toen een nummer door om terug te bellen. In die tijd heb ik nog een keer met de OD 1 gepraat en gevraagd of alles goed ging en of er nog een derde man moest komen, maar er werd mij medegedeeld dat dit niet hoefde. Dat heb ik toen aan de Kustwacht medegedeeld. Tevens heb ik gezegd tegen alle collega's dat ze konden gaan vissen. Alleen twee hele bekende kotters van de OD 1 zouden erbij blijven tot dat hij ging stomen. Dat hebben ze ook gedaan. Ik ben toen met de dokter naar het slachtoffer onder de bak geweest en is de dood officieel vastgesteld. Ook de dokter vroeg dezelfde vragen als de KPLD. Toen we weer in het stuurhuis terug kwamen ging de OD 1 stomen en heb ik weer contact met Krijn gezocht. Ik heb hem gevraagd zijn scrambler aan te zetten en ons op te roepen op ons nummer, zodat alleen OD 1/G04/G031 dit kunnen verstaan. Toen heb ik hem gevraagd om de gegevens van de slachtoffers en deze gegevens aan één van mijn bemanningsleden te geven zodat ik deze dan naar de wal kon zenden. Dat heeft hij gedaan. Ik heb deze gegevens opgenomen en de dokter heeft gevraagd of ik deze informatie aan de KPLD wilde doorgeven, dan hoefde zij dat niet te doen (via satelliettelefoon ging dit gemakkelijk). In deze tijd zijn de overige bemanningsleden van mijn schip bezig geweest om mijn schip stoomklaar te maken. Toen de dokter was vertrokken zijn we achter de OD 1 aangegaan op pad naar IJmuiden. Ik heb toen de KPLD gebeld, maar de eerste keer kreeg ik geen contact. De tweede keer wel, maar toen werd ik doorgeschakeld naar een ander persoon, zodat ik weer heel mijn verhaal moest doen. Dat heb ik als heel slecht ervaren omdat je al onder de nodige spanningen staat. Dus toen ik mijn verhaal weer had gedaan heb ik die meneer nog enkele dingen gevraagd

U 17

om iets te regelen over de binnenkomst. Dat was overigens uitstekend geregeld. Ik vind als je als persoon met zo'n verschrikkelijke en emotionele zaak bezig bent je hem wel helemaal zelf moet afhandelen. Dat is voor de persoon waarmee je te maken hebt wel zo prettig want je weet dan op het laatst wat je aan elkaar hebt en zo is de telefoonlijn ook wat vlugger vrij zodat ik ook andere mensen eerder te woord ook staan. Het is voor mij onmogelijk om alles precies, zonder een detail te vergeten, te herinneren, want in deze uren is er ook door mij van alles heen gegaan. Dit is wat er in grote lijnen heeft plaats gevonden. Ik hoop dat ik u hiermee van dienst heb kunnen zijn.

C. 't Mannetje (GO 4):

Ik ben schipper en mede-eigenaar van de GO 4. Ten tijde van het ongeval visten wij 1,5 mijl aan de oostkant van de OD 1. Ik heb het verslag van de hulpverlening bij het noodlottige ongeval bij de OD 1, opgesteld door schipper K. van Dam van de GO 31, mede ondertekend. Ik heb hier verder niets aan toe te voegen.

Aan boord van de GO 4 hebben wij niets gemerkt van de explosie aan boord van de OD 1. Toen wij lagen te halen zei mijn stuurman "de OD 1 roept, wij konden het niet verstaan". Hierna hoorde ik heel zwak "Kees kom snel". Direct daarna hoorde ik de GO 31 zeggen "kom maar naar de P 2". Wij hebben het gesprek gevolgd op de P 2. Wij waren al aan het halen en hebben de tuigen in de haken gehangen. Wij zijn direct naar de OD 1 gestoomd. Wij zijn in tweede instantie aan de zuidzijde van de OD 1 gaan zoeken naar het slachtoffer. Na ongeveer 10 minuten zoeken zag een van de bemanningsleden, die boven op de stuurhut stond, het slachtoffer drijven. Wij hebben het slachtoffer onder menselijke omstandigheden aan boord gehaald. Hierna zijn wij stand-by gebleven bij de OD 1 en de GO 31. Een van mijn bemanningsleden was stand-by om, indien nodig, aan boord van de OD 1 te worden gezet. Wij zijn achter elkaar naar IJmuiden gestoomd, de GO 4 was als laatste binnen. Om ongeveer 23.00 uur lagen wij afgemeerd. Ik wil graag de volgende opmerkingen maken:

- ten eerste, ik ben van mening dat de Kustwacht alle telefoonnummers (satelliet en gewoon) van de Nederlandse kottervloot zou moet krijgen;
- ten tweede, ik begrijp niet dat de marinedokter niet aan boord van de OD 1 is gebleven om de overlevenden te steunen.

Ik denk dat u gelijk heeft als u stelt dat in dit gebied gemiddeld 100 explosieven per jaar, per schip worden opgevisst. De opgeviste explosieven worden weer overboord gezet. De weersomstandigheden op het moment waren; wind ZW 6, zee 1,5 à 2 meter, zicht goed tot matig. De weersomstandigheden waren zodanig dat de MOB-boot te water laten, niet mogelijk was.

Aan het KLPD hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper K. van der Klooster (OD 1):

Ik ben de schipper van de OD 1. Er waren in totaal zes bemanningsleden aan boord. Bij het halen van de netten stond ik aan het roer en bediende de handels die er voor zorgen dat het vistuig aan boord wordt gehaald. Ik zag toen dat mijn zoon Jaap, samen met Johannes Meijer en Jos van Belzen aan bakboord stonden ter hoogte van

de stortbak. De andere bemanningsleden, Harm en Adri bevonden zich aan stuurboord. Op een gegeven moment hing het net boven de stortbak en ik zag dat er ongeveer een halve Box aan vangst in zat. Verder zag ik niets bijzonders aan het net. Opeens hoorde ik een harde knal en zag ik een enorme lichtflits, daarna zag ik niets meer en werd alles zwart. Ik zag toen dat alleen Harm en Adri zich nog aan dek bevonden en verder zag ik dat mijn zoon Jaap aan dek lag en niet meer bewoog. Verder zag ik dat Jos en Johannes in het water lagen. Ik begreep toen dat er iets heel ernstigs was gebeurd en heb toen onmiddellijk alarm geslagen. Er is waarschijnlijk een bom ontploft. Ik heb bij het halen van de netten geen bom of ander projectiel gezien.

Matroos H. Ouwehand (OD 1):

Ik ben werkzaam als matroos aan boord van de OD 1. Ik stond tijdens het halen van de netten aan stuurboord naast Adri. Op een gegeven moment zag ik dat de netten boven de opvangbakken hingen, zo ook het bakboordsnet. Plotseling hoorde ik een knal en zag een lichtflits, toen werd alles zwart. Ook voelde ik een enorme drukgolf. Ik heb zelf geen explosief in het net zien zitten. Vrij kort na de ontploffing zag ik dat er twee mannen in het water lagen. De zoon van de schipper, Jaap Klooster, lag naast me aan dek en bewoog niet meer. Op dat moment realiseerde ik me dat er iets verschrikkelijks was gebeurd. We hadden waarschijnlijk een oude bom opgevist die tijdens het halen van netten was geëxplodeerd.

Machinist A. Haasnoot (OD 1):

Ik werk als machinist aan boord van de kotter OD 1. Ik stond naast Harm toen het gebeurde, aan stuurboordzijde. Ik zag dat het net aan bakboord zich boven de opvangbak bevond. Plotseling hoorde ik een enorme knal en zag ik een lichtflits, daarna werd alles zwart. Ik weet echt niet meer wat er precies is gebeurd. Misschien heb ik wel aan dek gelegen, maar misschien ben ik ook wel blijven staan. Ook voelde ik een enorme drukgolf. Ik heb verder weinig gezien, wel zag ik dat de zoon van de schipper, Jaap, levenloos aan dek lag. Waarschijnlijk is er een opgevist explosief afgegaan. Ik heb geen explosief in het net gezien.

Stuurman H.M. Grooteboer (GO 31):

Ik ben opvarende van de kotter GO 31. Wij visten op een afstand van ongeveer 2 zeemijl bij de OD 1 vandaan. Ik heb zelf niets gezien van de explosie. Wij hoorden het via de marifoon, dat er iets ergs aan boord van de OD 1 was gebeurd. Tevens werd er gezegd dat er twee man overboord lagen, en of we snel konden komen om te helpen. We hebben toen snel gehaald en zijn die kant opgestoomd. We hebben toen één van de drenkelingen opgepikt. Het bleek achteraf te gaan om Jos van Belzen. Wij zagen dat Van Belzen inmiddels was overleden. Dat zag ik omdat zijn onderlichaam helemaal kapot was, en zijn hoofd was beschadigd. Verder zag ik dat allebei de armen en de benen waren gebroken. In overleg met de schipper ben ik samen met onze machinist, Den Eenzame, overgegaan met de helikopter om te helpen. We hebben eerst de schipper van de OD 1 gerust moeten stellen en hem op

U 17

de brug geholpen. Na ongeveer tien minuten heeft de schipper van de OD 1 zelf sloop gezet. Wij zijn toen verder bij hun gebleven. Ik zag dat de kleine deur van de portable vissorteerder, die 100 kg zwaar woog, bij de achterbolder aan bakboord lag. Dit is een afstand van zo'n 25 meter, en geeft aan welke kracht de explosie heeft veroorzaakt. Onder de bak zit ook nog een flinke beschadiging, mogelijk als gevolg van de drukgolf. Het is werkelijk verschrikkelijk wat zich hier heeft afgespeeld.

Machinist A. den Eenzame (GO 31):

Ik ben opvarende van de koter GO 31. Wij visten op een afstand van ongeveer 2 zeemijl bij de OD 1 vandaan. Ik heb zelf niets gezien van de explosie. Wij hoorden via de marifoon, dat er iets ergs aan boord van de OD 1 was gebeurd. Tevens werd er gezegd dat er twee man overboord lagen, en of we snel konden komen om te helpen. We hebben toen snel gehaald en zijn die kant opgestoomd. We hebben toen een van de drenkelingen opgepikt. Het bleek achteraf te gaan om Jos van Belzen. Wij zagen dat Van Belzen inmiddels was overleden. Dat zag ik omdat zijn onderlichaam helemaal kapot was, en zijn hoofd was beschadigd. Verder zag ik dat allebei de armen en de benen waren gebroken. In overleg met de schipper ben ik samen met onze stuurman Grootboer overgegaan met de helikopter om te helpen. We hebben eerst de schipper van de OD 1 gerust moeten stellen en hem op de brug geholpen. Na ongeveer tien minuten heeft de schipper van de OD 1 zelf sloop gezet. Wij zijn toen verder bij hun gebleven. Ik zag dat de kleine deur van de portable vissorteerder, die 100 kg zwaar woog bij de achterbolder aan bakboord lag. Dit is een afstand van zo'n 25 meter, en geeft aan welke kracht de explosie heeft veroorzaakt. Onder de bak zit ook nog een flinke beschadiging, mogelijk als gevolg van de drukgolf. Het is werkelijk verschrikkelijk wat zich hier heeft afgespeeld.

3. Op 14 april 2006 heeft aan een commissie uit de Raad, als bedoeld in artikel 12 van het Koninklijk besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij het besluit van 18 december 1972 Stb. 744), verklaard:

Luitenant-ter-zee tweede klas de heer H.H. de Vries:

De eerste indruk was dat het een klein explosief zou zijn, gezien de schade. Uit de scherven bleek dat het een groot projectiel was. Het net moet boven de stortbak zijn geopend en daarna is de bom van geringe hoogte in de stortbak gevallen en is de ontsteker geactiveerd.

De bom is gedeﬂageerd en niet geëxplodeerd. Door de leeftijd van de bom is de chemische samenstelling van de explosieve lading zodanig veranderd dat de bom niet meer explodeert maar tot een snelle ontbranding komt.

De slachtoffers zijn getroffen door de scherven en de borstkas is ingedrukt door de gasdruk.

Het achterdeksel lag op de transportband. Dit is het paspoort van de bom. Hieraan kan men direct zien wat voor een soort bom het is. De ontsteker zit in de neus en

door het vallen in de visbak is de ontsteker geactiveerd. Deze bom had een simpel ontstekingsmechanisme.

Indien hij onder het vliegtuig hangt wordt hij beschermd door een neuskap. Als het vliegtuig de bommen liet vallen boven zee dan zit de beschermkap met bewapeningsdraad er nog op.

Indien de bom in de korren komt, ligt hij te rollen en kan het kapje eraf draaien omdat het ijzerdraadje verroest is. De bom is op zijn neus afgegaan. Indien een visser ziet dat hij een explosief in de netten heeft moet hij de kor voorzichtig afvieren in de stortbak, neerleggen en vervolgens goed vastzetten. Het projectiel komt van een diepte van een meter of vijftig, door de vermindering van de druk gaat de lucht uitzetten en indien de zon erop komt gaat hij gassen en pruttelen. Dit kan feitelijk geen kwaad. Afdekken met een zeiltje en koelen met de dekwas slang.

Vervolgens moet men zo snel mogelijk de Duik en Demonteergroep waarschuwen via de Kustwacht. Over het algemeen kennen de vissers de plaatsen van de bommen op zee. Dit jaar zijn er al 400 meldingen gedaan. De vissers uit Ouddorp melden na het ongeval nu zeer regelmatig.

Het is onmogelijk de projectielen te vermijden. De zeebodem is constant in beweging. De projectielen zitten onder het zand en worden opgevist. Soms wordt het overboord gegooid en niet gemeld. Deze wordt dan weer door een andere visser opgevist.

De Koninklijke Marine heeft permanent (elke week een andere) mijnenjager ter beschikking om zo snel mogelijk op meldingen te kunnen reageren. Er vindt geen actieve opsporing plaats omdat de zee te groot is en het grootste gedeelte van de projectielen onder het zand zitten. Gemiddeld zit een projectiel na drie dagen onder het zand en is het met de sonar niet terug te vinden, dit geldt met name voor het zuidelijke gedeelte van de Noordzee. Als een bom explodeert, vliegt eerst het achterdeksel eraf. De staart van de kor was nog niet opengetrokken (volgens het proces-verbaal schipper OD 1). De bom heeft ergens tegen gestoten. Hij is niet door het net gebrand en naar benedengevallen. Er worden twee korren tegelijk gehaald. Het kan zijn dat de kor heeft gestoten of mogelijk heeft de schipper niet gezien dat hij opengetrokken is.

Het gewicht van de bom moet de ontsteker indrukken. Dan ontbrandt de bom.

De bom is op de bodem van de stortbak gedeflageerd. Dit kon worden vastgesteld omdat het deksel op de transportband is teruggevonden. Dit was ook te zien aan de teruggevonden scherven. De Koninklijke Marine heeft buiten de officiële munitiestortplaatsen geen verbod uitgevaardigd om te vissen. De vissers vissen vaak op de rand van de munitiestortplaatsen. De gevangen munitie wordt later weer overboord gezet. Indien dit wordt gemeld komt de mijnenjager en ruimt het op. De kans op het exploderen van een bom ligt rond de 20%. Door het ouder worden verroest de beveiliging en kan de bom door het rollen in de kor geactiveerd worden. Wordt de bom daarna overboord gegooid dan staat hij op scherp. De bom wordt tijdens de val vanuit het vliegtuig bewapend door een propellertje dat aan de neus vastzit en gaat draaien door de windstroom. Een scheurdraad is een laatste beveiliging. Deze scheurt als de bom op zijn neus neervalt. De conditie van de ontsteker is meestal nog perfect. Het gebruikte materiaal bij Engelse bommen is brons. Onder het zand is de bom goed geconserveerd. Als het kapje eraf is en de bom wordt opgevist dan staat hij veelal op scherp. Meestal zit het kapje er nog op. Naar mate de tijd voortschrijdt

U 17

wordt het gevaar groter. We doen veel aan voorlichting in alle visserijbladen. Hierin staat waar de vissers goed op moeten letten als ze een explosief overboord zetten. Koninklijke Marine doet heel veel aan voorlichting. Het risico wordt ook groter als het niet wordt gemeld bij de Kustwacht.

Elke melding die binnenkomt bij de Kustwacht wordt doorgegeven aan de Duik en Demonteergroep van de Koninklijke Marine. Door de afdeling Operaties wordt dit dan verder gecoördineerd. Koninklijke Marine en Kustwacht doen samen de voorlichting. Het omvat het herkennen en behandelen van de explosieven. De voorlichting vindt alleen plaats als er naar wordt gevraagd. De actie moet door de visserijcorporaties zelf worden genomen.

Het risico is maatschappelijk aanvaardbaar. Het risico is altijd aanwezig. 90% van de projectielen zijn niet zichtbaar in de kor. Alleen in kleinere netten van garnalen-vissers is het zichtbaar. Dieptebommen zijn een groter probleem indien deze ingesteld staan op een bepaalde diepte. Wordt hij op dieper water overboord gezet dan explodeert deze. De visserijopleidingen besteden hier veel te weinig aandacht aan. Behalve op Urk gebeurt dit alleen tijdens voorlichtingsdagen op school. Het zou een onderdeel van de opleiding moeten zijn. Indien men het projectiel niet aan boord wil houden moet het overboord gezet worden met een boei met sonarreflector. Deze boeien worden gratis gegeven aan de corporaties. Deze hebben er zeker een stuk of vijftig in voorraad.

Het is een klein boeitje dat ± 2 meter boven de zeebodem hangt en makkelijk is terug te vinden met de sonar. De scheepvaart heeft er geen last van. Elke visser heeft er 2 à 3 aan boord. Voor het veilig overboord zetten van de explosieven moet een andere manier bedacht worden. Het wordt nu vaak op een onveilige manier gedaan door trekken en duwen en het gebruik maken van de verhaalkop. Er is aan de corporaties gevraagd om voorstellen te doen om dit te verbeteren. Tot nu toe zijn er geen reacties op deze verzoeken ontvangen.

In Lauwersoog, Vlissingen, Stellendam en Den Helder komen wel eens meldingen binnen van een binnenliggend schip met explosieven, of het explosief wordt op de steiger gezet.

4. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad op 6 juni 2006 heeft aanvullend verklaard:

Schipper K. van Dam:

Op 6 april 2005, in de namiddag, viste ik met de GO 31 op 2 tot 3 mijl van de OD 1. Berichten over de scrambler komen meestal duidelijk over, maar de berichten komen moeilijk over als de hoorn niet goed in de houder van de VHF ligt. Door de explosie aan boord van de OD 1 is de hoorn van de scrambler misschien ontzet of van zijn plaats geraakt. De hoorn van de VHF zit met een snoer vast en men kan er niet vrij mee rondlopen over de gehele brug. Later zijn de namen van de slachtoffers via de scrambler goed doorgegeven. Het eerste bericht, direct na het ongeval, kwam niet goed door. Pas na vele herhaalde oproepen bleek de ernst van de zaak. Toen

werd overgeschakeld op VHF kanaal 16 of op P 2 en werd er een betere ontvangst bereikt. Ongeveer 20 minuten na de explosie was ik met mijn schip, op de plaats van de ramp aanwezig. Eén van de drenkelingen werd toen snel aan boord genomen. Op 2182 Khz werd snel contact gemaakt met de Kustwacht te Den Helder. Er werd geen DSC gebruikt, want dan komt de Engelse Kustwacht in het geding en dat wilde ik liever niet. De verbinding met de Kustwacht kon snel worden gemaakt en was goed verstaanbaar.

De MOB-boot kon niet worden gebruikt. De aanwezige helikopter werd gebruikt om twee opvarenden van de GO 31 aan boord van de OD 1 te brengen. Na instructie en het aantrekken van speciale kleding werden de opvarenden van de GO 31 overgezet op de OD 1 om hulp te verlenen bij de werkzaamheden. De aanwezige arts was een Nederlandse arts en zij ging niet terug naar de OD 1 om slachtofferhulp te verlenen. De namen en verdere gegevens van de overledenen waren reeds bekend bij de arts, maar ze gaf deze informatie pas laat aan mij door. Via de satelliettelefoon werden de namen van de slachtoffers en verdere gegevens doorgegeven. Welke divisie van de Kustwacht daarover ging wist men aan boord niet. Er werd door de Kustwacht een telefoonnummer opgegeven, maar een andere medewerker had de wacht overgenomen en de gehele gebeurtenis moest weer worden uitgelegd. Er is aan boord van de GO 31 geen explosie gehoord. Er was wat tijdsverloop tussen het tijdstip van de explosie en de aankomst op de plaats van het ongeval. Dat kan niet langer geduurd hebben dan 20 minuten. De netten werden zo snel mogelijk binnengehaald en daarna spoedde ik me naar de plek van het ongeval. De reddingshelikopters waren zeer snel ter plaatse. Via de Kustwacht werden de helikopters gedirigeerd en via VHF kanaal 67 kon goed contact worden gemaakt. Het eerste contact was met mij. Ook de Kustwacht communiceerde via mij, ik was dus de leider ter plaatse. De communicatie met de Kustwacht verliep vanaf het begin erg goed.

De omstandigheden bij aankomst te IJmuiden waren goed geregeld.

De bemanning van de OD 1, het schip waarop de explosie had plaatsgevonden, kon de drenkelingen niet zelf bergen. De drenkelingen hadden werkkleding aan. Het was niet mogelijk om de drenkeling sneller te bergen, hij was bovendien erg zwaar. Het was aan boord van de vissersschepen bekend dat opgeviste bommen gevaarlijk zijn, maar omdat er reeds lang niets was gebeurd, werd men wat minder bang. Als er een bom wordt opgevist dan wordt dat soms opgemerkt doch ook dikwijls niet. Het helemaal afvieren van de kuil is vaak niet mogelijk omdat de kuil dan niet helemaal leeg gemaakt kan worden. Tijdens het binnenhalen komt de kuil niet vaak tegen de scheepshuid. De drenkeling was bij aankomst van de GO 31 reeds overleden en lag met het hoofd omlaag in de golven. Er is na het noodlottige ongeval een cursus gegeven aan de bemanningen van de te hulp geschoten schepen met een zeer goede uitleg. Een algemene cursus voor vissers over explosieven zou een welkome aanvulling kunnen zijn voor de veiligheid. Na binnenkomst in IJmuiden was er goede slachtofferhulp aanwezig. De politie en andere specialisten kwamen bij aankomst aan boord en dit werd zeer op prijs gesteld.

Het opruimen van bommen wordt, buiten de veeg oefeningen, slecht gedaan in de Engelse territoriale wateren. Bij het opvissen van explosieven wordt gehandeld volgens het protocol. Dit protocol kan verbeterd worden. Het is een brochure van de Kustwacht met gegevens over de grootte en de soort van de opgeviste bommen en

U 17

projectielen. Er kan ook meer toelichting worden gegeven over wat men precies moet melden. Een lijst van gerichte vragen zou een verbetering zijn in deze brochure.

Schipper C. 't Mannetje:

Ik ben schipper van de GO 4. Na het ongeval is men meer stil gaan staan bij het gevaar van opgeviste bommen en projectielen. Als we terugdenken dan is het gevaar wel bekend geweest, maar men was te nonchalant met deze zaken. De tweede drenkeling werd door de GO 4 geborgen. Ik was na ongeveer een kwartier, na ontvangst van het bericht van het ongeval, aanwezig. We visten op een locatie ongeveer 1,5 mijl ten noordoosten van de OD 1.

Aan boord van de GO 4 werd geen explosie gehoord en er werd geen rookpluim waargenomen. De helikopters waren zeer spoedig ter plaatse. Tijdens de reddingsoperatie was het vloedtij en dus moest er gecompenseerd worden voor tij en wind. Het bergen van de drenkeling ging moeilijk en hierop zou meer geoefend moeten worden. Als de mijnopruijmingen als internationale oefening wordt gedaan, dan worden deze oefeningen bekend gemaakt. De Nederlandse marine is zeer goed bezig en ruimt snel, de Engelse marine is op dit gebied veel lakser. De schippers kunnen nagaan dat de door hen gedumpte bommen worden gevonden en worden geruimd. De detonatie van een bom, in de buurt van een schip, maakt grote indruk. De meldingsberichten wijzen uit dat de Engelse marine minder ruimt dan de Nederlandse marine. De Engelse vissers hebben hier ook last van en behoren ook te worden beschermd. De meeste vissersschepen, ongeveer 80%, hebben nu satelliet telefoon. De MOB-boot, daar heeft men niets aan. Deze worden buitengaats niet gebruikt, dat is te gevaarlijk.

Mevrouw A. Nachtegaal:

Ik ben Hoofd Communicatie en Coördinatie van de Kustwacht te Den Helder. Na meldingen van ongevallen en vragen voor hulpverlening wordt de hulpverlening onmiddellijk opgestart en alle andere diensten worden direct ingelicht. Normaal gesproken is de dienst "Noordzee" van de KLPD bereikbaar via één persoon die piketdienst heeft.

Eventueel kan traumahulp worden gegeven ter plekke van een ongeval, maar hulp aan de wal is beter bevonden. Hulp aan boord door een traumateam is minder gebruikelijk.

Het zou een zeer goede zaak zijn als er directe communicatie mogelijk zou zijn met de vissersvloot. Dit zou kunnen worden geregeld via de Visserijorganisatie.

VHF kanaal 16 moet worden gerespecteerd, zoals ook de 2182 Khz, als er een noodsituatie bestaat. Een gesloten communicatiecircuit bij noodgevallen wordt niet aanbevolen. Het noodverkeer moet op de aangegeven manieren worden afgehandeld.

De brochure Bijstands- en Bijdrageregeling opgeviste projectielen zou uitgebreid kunnen worden aan de hand van de hier gemaakte opmerkingen.

Op alle ontvangen meldingen wordt actie ondernomen.

Vóór het jaar 2005 waren er ongeveer 36 meldingen per jaar, na het ongeval werden er 447 meldingen ontvangen en werden er 444 projectielen geruimd.

De heer A.H. Dekker:

Ik ben ondernemer van een visserijbedrijf. Ten tijde van het ongeval was ik vlootmanager "verse vis" bij de rederij Jaczon. Jaczon werkt met zes tot zeven kotters in deze visserijtak. Nu ben ik nog adviseur bij Jaczon en niet meer in loondienst.

Het zou nuttig zijn als er meer opleiding zou worden gegeven op het gebied van het behandelen van bommen en projectielen. Er liggen nog veel gevaarlijke voorwerpen op de zeebodem in de zuidelijke Noordzee.

Er wordt sinds het ongeval veel meer informatie gegeven over het hoe te handelen bij het ophalen van explosieven. Jammer dat dit pas na het ongeval werd geïntensiveerd. Er wordt nu veel sneller geruimd. De communicatie met de Kustwacht is beter geworden en er kwam meer voorlichtingsmateriaal beschikbaar. Toen er geen vergoeding voor opgeveste explosieven meer werd gegeven, werden de opgeveste explosieven weer teruggezet.

Jaczon beheert meerdere viskotters en door het bedrijf is ook minder stilgestaan bij de mogelijkheid van een explosie. De vloot is zich nu bewuster geworden van de gevaren en geeft nu meer posities door. Daarom is er ook meer ruimactie. Het accurate optreden van de collega's, schipper Van Dam en 't Mannetje wordt zeer op prijs gesteld door de nabestaanden van de slachtoffers.

5. *Het standpunt van de Inspecteur*

Ten eerste wil ik namens het Hoofd van de Scheepvaartinspectie mijn deelneming betuigen aan de nabestaanden van de slachtoffers van deze ramp.

Op 6 april 2005 was de boomkorkotter "Maarten Jacob" met vismerk OD 1 (Ouddorp) op de Noordzee bezig met het legen van de visnetten toen een Amerikaanse vliegtuigbom aan dek tot ontploffing kwam, waarbij drie bemanningsleden om het leven kwamen. De drie slachtoffers stonden aan bakboord bij de visstortbak. Door de kracht van de explosie waren de slachtoffers waarschijnlijk op slag gedood. Twee van de slachtoffers zijn overboord geslagen en korte tijd later door de GO 31 (Goeree) en de GO 4 geborgen.

De materiële schade aan de "Maarten Jacob" was groot, de explosie had een groot gat geslagen in de visstortbak, maar de zeewaardigheid was nog voldoende zodat de "Maarten Jacob" op eigen kracht de thuisreis kon maken. Deskundigen hebben vastgesteld dat de vliegtuigbom niet is geëxplodeerd maar gedeflageerd, indien de bom was geëxplodeerd was er weinig meer over geweest van de kotter. Het is niet meer te achterhalen of de bom veilig of bewapend is afgeworpen. Echter ook bommen die veilig zijn afgeworpen kunnen na het verlopen van de jaren op scherp komen te staan. Met dit gegeven moet de visserij rekening houden. Bij het

U 17

geringste vermoeden van een opgeviste bom moeten de visnetten rustig worden gelegeerd in de visstortbak.

Elk visservaartuig dat een explosief opvist moet dit melden aan het Kustwachtcentrum in Den Helder. Het Kustwachtcentrum schakelt de Duik en Demonteer groep van de Marine in om het explosief onschadelijk te maken. Het Kustwachtcentrum heeft een brochure gemaakt waarin staat wat te doen bij het opvissen van een explosief. Deze brochure is op te vragen bij het Kustwachtcentrum of te downloaden van www.Kustwacht.nl. Tijdens de zitting bleek dat deze brochure van het Kustwachtcentrum verbeterd kan worden, met name op het punt "wat precies gemeld moet worden". Ook zou er volgens de aanwezigen meer voorlichting moeten worden gegeven op zeevaartscholen over de gevaren van opgeviste explosieven. Hoe wrang ook, deze ramp heeft waarschijnlijk een bijdrage geleverd aan een hernieuwd bewustzijn over de gevaren van opgeviste explosieven. Het aantal meldingen van opgeviste explosieven aan het Kustwachtcentrum is sinds de ramp significant gestegen.

6. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 4 april 2005 vertrok de "Maarten Jacob" OD 1 uit IJmuiden om op de Noordzee te gaan vissen. Men viste, halverwege de lijn IJmuiden-Lowestoft, circa 50 mijl ten westen van IJmuiden. Op 6 april 2005, aan het begin van de middag, had stuurman J. van der Klooster, de zoon van de schipper, de wacht op de brug. Omstreeks 15.00 uur werd er gehaald en nam de schipper de wacht van zijn zoon over. Tijdens het halen stonden matroos Ouwehand en eerste machinist Haasnoot aan stuurboord. De tweede machinist/matroos Meijer en matroos Van Belzen werkten aan bakboord. Toen de netten boven water kwamen voegde de stuurman zich bij de twee bemanningsleden aan bakboord. Zij bevonden zich achter de stortbak.

De schipper draaide de kuilen boven de stortbakken en zag dat ze half gevuld waren met grondvuil. Voordat de kuilen geopend werden ontstond er een hevige explosie, gepaard gaande met een lichtflits en een drukgolf.

Matroos Ouwehand, die aan stuurboord stond, zag op het moment van de explosie dat de kuilen boven de stortbakken hingen. Na de explosie werd alles zwart voor zijn ogen en is hij even buiten bewustzijn geraakt. Vrij kort na de explosie kwam hij weer tot bewustzijn en realiseerde zich dat er iets vreselijks gebeurd was. Twee bemanningsleden waren overboord geslagen en de stuurman lag bewegingloos naast hem aan dek.

De eerste machinist, die ook aan stuurboord stond overkwam hetzelfde. Na de explosie werd het ook hem zwart voor de ogen en weet hij niet precies was er gebeurd is.

Na de explosie heeft de schipper contact gemaakt met de GO 31, die circa 1,5 mijl van hem vandaan viste. Eerst via de scrambler maar daarop was de verbinding erg slecht. Later ging hij op verzoek van de schipper van de GO 31 over op het visserijkanaal P 2.

De GO 31 had omstreeks 14.55 uur ook gehaald. Omstreeks 15.05 uur werd schipper K. van Dam, op de scrambler, opgeroepen door de schipper van de OD 1. Het gesprek was moeilijk te verstaan maar de schipper begreep dat er ergens een ongeval was gebeurd. Hij vroeg zijn collega om het nog eens te herhalen maar de verbinding werd niet beter. Op de GO 4 had men de oproep ook ontvangen maar ook zij konden er niets van maken.

Toen de schipper van de GO 31 de netten weer wilde uitzetten vroeg hij eerst aan de schipper van de OD 1 om op het visserijkanaal P 2 te zeggen wat er nu aan de hand was. Op het P 2 kanaal was de verbinding wel goed en vernam hij dat er aan boord van de OD 1 een bom ontploft was en dat er drie slachtoffers waren, één aan dek en twee in het water. Binnen 5 minuten was hij onderweg naar de OD 1. Ook de GO 4 spoedde zich naar de OD 1 toe.

De schipper van de GO 31 lichtte zijn bemanning in en gaf hen instructies met betrekking tot uit het water halen van de slachtoffers. Daarna maakte hij, via de 2182 Khz, contact met de Kustwacht in Den Helder en verzocht om alle mogelijke hulp. Hij gebruikte bewust zijn DSC-systeem niet omdat hij, in eerste instantie, alleen contact wilde maken met de Nederlandse Kustwacht. Ook verzocht hij de vissersschepen in de buurt om te gaan zoeken en nam later, op verzoek van de GO 4, de leiding van de reddingsoperatie op zich.

Bij de OD 1 aangekomen zag hij meteen één van de slachtoffers tegen het net van de OD 1 aan liggen. Aan de stand van het hoofd zag de schipper al dat het slachtoffer waarschijnlijk niet meer in leven was. Het slachtoffer lag met zijn aangezicht naar beneden in het water.

Hij vroeg de schipper van de OD 1 om wat achteruit te varen, zodat het slachtoffer geborgen kon worden. Het was moeilijk om het slachtoffer, een zware man van circa 140 kg met werkkleding, aan boord te krijgen. Niet veel later werd het tweede slachtoffer door de GO 4 geborgen. Zij zagen het slachtoffer drijven en konden ook met moeite het slachtoffer aan boord krijgen. Na het aan boord nemen van de slachtoffers werd, zowel op de GO 31 als op de GO 4, snel duidelijk, gezien de ernstige verwondingen, dat beide bemanningsleden van de OD 1 overleden waren.

De stuurman van de OD 1 werd aan dek dodelijk getroffen door de explosie. De schipper van de GO 31 meldde het bergen van de slachtoffers aan de Kustwacht. Hulp was onderweg maar kon nog wel even op zich laten wachten. Zodra de helikopter in de buurt was moest de schipper contact op nemen met de helikopter op kanaal 67.

De schipper bedankte vervolgens de schepen die naar de plaats van het ongeval onderweg waren maar verzocht de vissersschepen in de buurt te blijven voor het geval de OD 1 nog hulp nodig had. Hij verzocht hen uit te luisteren op kanaal 67. Met de OD 1 bleef hij contact houden op kanaal 16 en sprak diverse keren met de schipper.

Toen de SAR-helikopter arriveerde werden een arts en een duiker aan boord van de OD 1 gezet. Omdat het weer het niet toeliet om met zijn kotter langs de OD 1 te komen en hij het te gevaarlijk vond om de man-overboord-boot te gebruiken vroeg de schipper van de GO 31 of de helikopter twee bemanningsleden van hem over kon zetten op de OD 1. In overleg met de Kustwacht werd beslist dat de tweede helikopter, een Engelse, twee bemanningsleden van de GO 31 naar de OD 1 zou

U 17

overzetten, te weten de stuurman en de machinist, ter assistentie van de zwaar aangeslagen schipper en zijn twee overgebleven bemanningsleden.

De stuurman en de machinist van de GO 31 deden hun overlevingspakken aan en kregen instructies van een duiker van de Marine die aan boord van de GO 31 was afgezet.

De dokter werd eerst nog op de GO 4 afgezet. Later werd de arts door de tweede helikopter naar de GO 31 gebracht. De dokter heeft aan boord van de kotters de dood van de drie slachtoffer officieel vastgesteld.

Intussen kwam een vraag van de Kustwacht of de GO 31 beschikte over een goede Satcom C installatie, dit in verband met het uitwisselen van vertrouwelijke gegevens zoals de namen van de slachtoffers. De schipper vroeg de Kustwacht om hem via de satellietverbinding te bellen. Het nummer was bij de Kustwacht niet bekend en nadat de schipper het nummer gegeven had werd hij enige ogenblikken daarna gebeld door een ambtenaar van de KLPD. Hij kreeg een vragenlijst en diende die zo snel mogelijk te beantwoorden.

De schipper sprak nog een aantal keren met de schipper van de OD 1 en vroeg of hij aan de twee extra bemanningsleden voldoende hulp had. Tegen andere collega's zei hij dat ze door konden gaan met de visvangst, alleen de twee kotters die goed bekend waren met de OD 1, de GO 31 en de GO 4, bleven stand-by.

Via de scrambler verzocht schipper Van Dam, de OD 1, om de gegevens van de slachtoffers. Deze gegevens werden via de satelliettelefoon aan de KLPD doorgegeven.

Nadat de arts vertrokken was stoomden de GO 31, de GO 4 en de OD 1 gezamenlijk op naar IJmuiden. De OD 1 meerde af achter de vismijn.

Luitenant-ter-zee tweede klas, H.H. de Vries kreeg, op verzoek van het Kustwachtcentrum te Den Helder, de taak toegewezen om te onderzoeken met wat voor explosief men aan boord van de OD 1 te maken had gehad en of er nog explosieve componenten aan boord van de kotter aanwezig waren.

Na overleg met het Kustwachtcentrum, de KLPD en de bemanning van de SAR-helikopter werd besloten dat hij de OD 1 bij aankomst in IJmuiden zou inspecteren op mogelijk nog aanwezige explosieve componenten en verder een onderzoek zou instellen wat de oorzaak van de explosie was geweest. Geconstateerd werd dat er verspreid over het gehele dek grote stukken metaal lagen en er een groot gat zat in het midden van de bakboordstortbak. Materialen die duidelijkheid konden verschaffen over het type explosief, zoals het achterdeksel, werden aangetroffen op de transportband tussen de beide stortbakken. Het grootste stuk materiaal, met de schroefdraad van het achterdeksel, lag aan de voorkant van de brug aan bakboordzijde. Aan het achterdeksel is af te leiden met welk soort explosief men te maken heeft en het land van herkomst. Na een grondige analyse kwam men tot de conclusie dat het ging om een Amerikaanse vliegtuigbom, 500 lbs type AN-M64A1.

Deze bommen zijn voorzien van een neus- en een staartontsteker. De neusontsteker werkt, indien de bewapeningskap (beschermkap van de ontsteker) is verwijderd, onmiddellijk bij impact. Doordat de bom jarenlang onder water heeft gelegen kan het zijn dat, indien de bom veilig is afgeworpen, de kap vergaan is. Hierdoor is de beveiliging niet meer in tact en kan de bom door stoten exploderen. Bij de Engelse bommen van dit type zijn de kappen van brons, bij de Amerikanen gewoon van ijzer.

Dit impliceert niet dat de kap van een Engelse bom niet verwijderd kan zijn. De kap kan door rollen over de zeebodem of in het net er af geschroefd worden. Luitenant-ter-zee De Vries vermoedt dat de bom, van een geringe hoogte, met de neus op de bodem van de stortbak terecht is gekomen. Hierdoor werd de neusontsteker mechanisch geactiveerd. Dat de bom op de bodem van de stortbak terecht is gekomen maakt de luitenant op uit het feit dat brokstukken van de bom op de transportband in het visruim zijn aangetroffen. Normaal gesproken vindt na het activeren van een ontsteker de detonatie plaats maar in dit geval is de bom gedeeltelijk gedeflageerd. Deflageren is een gedeeltelijke ontbranding van het explosief waardoor in het bomlichaam in zeer korte tijd een grote gasdruk wordt opgebouwd. Hierdoor zal de bom met grote kracht uit elkaar geperst worden en uiteen barsten in relatief grote stukken metaal. De bemanningsleden aan bakboord zijn door deze stukken metaal en de gasdruk dodelijk gewond geraakt. Indien een bom van deze omvang daadwerkelijk explodeert dan is er van een kotter, als de OD 1, maar weinig over, aldus luitenant-ter-zee De Vries.

Beschouwing

De Raad wil allereerst zijn medeleven betuigen met de nabestaanden van de slachtoffers van dit tragische ongeval.

De explosie

De OD 1 viste op 6 april 2005 op de Noordzee, circa 50 mijl ten westen van IJmuiden. Op deze visgronden, waar zij met andere Nederlandse vissersschepen visten, worden met regelmaat explosieven in de netten aangetroffen. Vaak worden deze projectielen gelijk weer overboord gezet. De vliegroues uit de Tweede Wereldoorlog lagen overwegend over het zuidelijk deel van de Noordzee. Tijdens deze vluchten werden de vliegtuigen regelmatig neergehaald of wierpen zij, om wat voor reden ook, hun bommen veilig af. De OD 1 viste op de noordelijke grens van deze routes.

Omstreeks 15.00 uur was men gaan halen, om 15.05 uur draaide de schipper de kuilen boven de stortbakken. Hij zag dat de kuilen halfvol met grondvuil zaten maar merkte daarbij niets bijzonders op. De bom moet tussen het grondvuil gezeten hebben. Ook de mensen aan dek moeten niets bijzonders gezien hebben anders zouden zij de schipper wel gewaarschuwd hebben. Aan stuurboord stonden matroos Ouwehand en eerste machinist Haasnoot en aan bakboord de tweede machinist/matroos Meijer en matroos Van Belzen. Stuurman Van der Klooster voegde zich bij de bemanningsleden aan bakboord, nadat hij zijn brugwacht overgegeven had aan zijn vader. Op het moment dat de kuilen boven de stortbakken hingen ontstond er een hevige explosie, gepaard gaande met een lichtflits en een enorme drukgolf. Of de kuil aan bakboord al in de stortbak was neergelaten is onduidelijk. Zeker is dat neusontsteker van het projectiel dat men opgevist had contact heeft gemaakt met de rand dan wel de bodem van de stortbak en daardoor geactiveerd raakte. De gevolgen hiervan waren rampzalig. De bemanningsleden die aan bakboord stonden werden

U 17

door grote stukken metaal getroffen en door de gasdruk weggeblazen. Gezien de ernst van de verwondingen moeten zij op slag zijn overleden. Het doortastend optreden van de schippers van de GO 31 en de GO 4 mocht daarom niet meer baten. De Raad spreekt zijn waardering voor de wijze waarop deze twee schippers gehandeld hebben en de steun die zij de schipper van de OD 1 gegeven hebben.

De beide schippers verklaarden dat zij veel moeite hadden gehad met het aan boord krijgen van de drenkeling. Omdat ieder schip zijn specifieke problemen hiermee heeft is het moeilijk om aan te geven hoe men dat moet doen. Het is wel zaak om daar over na te denken. In het onderhavige geval waren de slachtoffers reeds overleden maar het snel binnenboord brengen van een bewusteloze drenkeling kan het leven van die persoon redden. Men moet tenminste de beschikking hebben over goede reddingslijnen en gordels, liefst van het type "harnas". Dan moet bezien worden hoe men de drenkeling zo snel mogelijk aan boord krijgt. De davit van de man-overboord-boot is misschien een optie. Ook degene die te water gaat om de drenkeling te redden moet voldoende beschermd zijn, opdat hij zelf geen slachtoffer wordt van de reddingsactie.

Op het Nederlandse vrachtschip "Schiekerk" verloor, op 24 september 1967, de eerste stuurman het leven tijdens het redden van de drenkelingen van een Joegoslavisch schip (zie uitspraak 35/1968). Dit schip was in brand geraakt. Tijdens de reddingsactie daalde de eerste stuurman een loodsladder af om een drenkeling te helpen. Hij was hierbij slechts met een dunne lijn verbonden met het schip. Ook droeg de stuurman geen zwemvest. Door het slechte weer en het hevig slingeren geraakte de stuurman te water kwam de lijn strak te staan. De lijn verwondde de stuurman zodanig dat de bootsman besloot om de lijn door te snijden.

De voltallige bemanning van het Joegoslavische schip werd gered, alleen de eerste stuurman van de "Schiekerk" verloor hierbij helaas het leven. Een zwemvest, goede gordel en een deugdelijke veiligheidslijn hadden dit kunnen voorkomen.

Nadat bij het Kustwachtcentrum te Den Helder bekend geworden was welke tragedie zich aan boord van de OD 1 had afgespeeld werd adequaat een reddingsactie op touw gezet waarbij twee helikopters betrokken waren, een Nederlandse en een Engelse. De arts aan boord van de Nederlandse helikopter kon helaas alleen maar bevestigen waar de anderen al bang voor waren. Later werden twee bemanningsleden van de GO 31 overgezet op de OD 1 om de schipper bij te staan. De schipper van de GO 31 nam als vanzelfsprekend de leiding van de reddingsoperatie op zich en onderhield het contact met de Kustwacht en de schepen in de omgeving. Nadat vast kwam te staan dat geen hulp meer geboden kon worden werden de schepen in de omgeving bedankt en bleven de kotters GO 31 en GO 4 stand-by. De GO 31 en de GO 4 hebben de OD 1 verder begeleid naar IJmuiden.

Om vertrouwelijke informatie uit te wisselen met de GO 31 wilde de Kustwacht geen gebruik maken van de gebruikelijke kanalen. Op verzoek van de schipper van GO 31 werd gebruik gemaakt van de satelliettelefoonverbinding. Het Kustwachtcentrum beschikte echter niet over het nummer van de GO 31. De schipper gaf zijn nummer aan het Kustwachtcentrum door en werd later door de KLPD, sectie Noordzee, opgeroepen. Het lijkt de schipper aanbevelingswaardig dat het Kustwachtcentrum de beschikking heeft over de satellietnummers van alle Nederlandse kotters

voor zover zij voorzien zijn van een dergelijke installatie. Vooral bij calamiteiten is deze verbinding goed, veilig en vertrouwd. De Raad kan hiermee instemmen. Tegenwoordig zijn circa 80% van de Nederlandse kotters voorzien van een satelliettelefoon installatie. Mevrouw Nachtegaal, die tijdens de zitting van de Raad de Kustwacht vertegenwoordigde, stond positief tegenover deze aanbeveling. Zij benadrukte wel dat deze verbinding alleen gebruikt dient te worden voor het uitwisselen van zeer vertrouwelijke informatie. Het normale noodverkeer moet openbaar blijven zodat de scheepvaart in de omgeving weet wat er aan de hand is. Hiervoor moet gebruik worden gemaakt van het VHF-kanaal 16 en de radiotelefonie frequentie 2182 Khz.

Wellicht kunnen de overkoepelende organen in de visserijsector hierbij hun steentje bijdragen door over dit onderwerp informatie te verstrekken aan de visserijvloot en het verzamelen van gegevens, ten aanzien van de satelliettelefoonnummers.

Schipper Van Dam is ook van mening dat de brochures die de Kustwacht uitgeeft ten aanzien van explosieven, de explosievenkaart en de Bijstands- en bijdrageregeling, aangepast dienen te worden. vissers dienen de maten van het explosief en de positie waar men het explosief overboord heeft gezet nauwkeuriger aan te geven. Ook moet er, volgens hem, op de visserijopleidingen en in de vakliteratuur meer aandacht aan dit onderwerp geschonken worden. Omdat het zolang geleden is dat er echt iets ernstigs gebeurd is met het opvissen van een explosief werd hieraan te weinig aandacht besteed. Nu staat dit gevaar weer in de volle belangstelling. Door dit onderwerp een vaste plaats te geven in de opleiding verslapt de aandacht niet. Het onderkennen van explosieven, het overboord zetten of het vastsjorren aan dek dient op een vakkundige manier te gebeuren en daar schort het volgens de schipper nog wel eens aan.

Het verwijt van de schipper dat hij met meerdere personen van de KLPD van doen had en hij steeds zijn verhaal weer opnieuw moest vertellen is terecht maar vaak niet te vermijden met wisselende wachten. Wellicht kan hier intern bij de KLPD (sectie Noordzee) bij uitzonderlijke meldingen meer aandacht aan besteed worden.

Het explosief

De eerste indruk, gezien de materiele schade, was dat men met een klein projectiel te maken had. Uit de gevonden scherven bleek het juist om een groot projectiel te gaan.

De stortbak aan bakboord



Na een grondige analyse van het gevonden achterdeksel, het paspoort van de bom, kwam men tot de conclusie dat men met een Amerikaanse vliegtuigbom van doen had. Deze 500 lbs's bom, type AN-M64A1, heeft een lengte van 1.44 meter. De bommen kunnen een lading hebben van T.N.T. of Composiet B en wegen circa 240 kg. Ze zijn voorzien van zowel een neus- als een staartontsteker. De betreffende bom heeft een neusontsteker van het type "scheurdraad" en activeert direct bij impact door het gewicht van de bom. Voorwaarde is dan wel dat de bewapeningskap verwijderd moet zijn. De scheurdraad is een beveiliging en scheurt als de bom op zijn neus neervalt. Doordat de bom ruim 60 jaar onder water heeft gelegen mag men aannemen dat deze kap zodanig is doorgeroest dat van een bescherming geen sprake meer is en de bom door stoten kan exploderen. Dit geeft aan dat een veilig afgeworpen bom, dus met de bewapeningskap nog in tact, met de jaren steeds gevaarlijker wordt. Ook kan, als de borgdraad van de kap doorgeroest is, de kap door het rollen in de kuil, eraf draaien. De visserij zal met deze dreiging steeds meer rekening moeten houden en hun werkwijze hieraan moeten aanpassen.

Indien men ziet dat er een dergelijk projectiel in het net zit moet men de kuil voorzichtig afvieren en zien te vermijden dat de neusontsteker geactiveerd wordt. Aangeraden wordt om de bom af te dekken en nat te houden. Als de bom aan de oppervlakte komt kan hij door vermindering van druk gaan gassen en pruttelen als de zon er op schijnt. In feite kan dit echter geen kwaad.

Overboord zetten van een opgeviste bom, zonder sonar-boeitje, is geen optie. Een collega vist hem weer op en ziet de bom misschien niet in zijn net zitten. Wat daarvan de gevolgen kunnen zijn is duidelijk.

Bij dieptebommen is het risico van exploderen, als zij overboord worden gegooid, nog groter.

In het algemeen zijn deze bommen op een bepaalde diepte ingesteld. Worden ze in dieper water overboord gezet dan is de kans groot dat de bom tot ontploffing komt.

De voorlichting, ondersteuning en opleiding

De Koninklijke Marine en de Kustwacht doen samen de voorlichting aan de visserijsector.

De Koninklijke Marine komt tevens in actie indien het opvissen van een projectiel gemeld wordt, dit geldt zowel voor het Nederlandse als het Belgische gebied.

Men heeft hiervoor altijd een mijnenjager ter beschikking om snel op meldingen te reageren.

Een van de mijnenvegers is de "Hr. Ms. Haarlem" met een 50-koppige bemanning. Om explosieven onschadelijk te maken heeft men de beschikking over een onbemand duikbootje, de PAP, en duikers. Door een explosieve lading aan een vliegtuigbom te bevestigen kan men de bom onder water onschadelijk maken.

Er vindt, volgens luitenant-ter-zee De Vries, geen actieve opsporing plaats door de Marine omdat het gebied te omvangrijk is en een projectiel na drie dagen al zo diep onder het zand zit dat de sonar het projectiel niet meer kan traceren.

Over het algemeen is het bij de visserij wel bekend waar de plaatsen met de meeste bommen zich bevinden. De Kustwacht geeft een explosievenkaart uit en een folder met nuttige informatie ten aanzien van de plaats, de herkenning en wat te doen bij het opvissen van een explosief. Tevens informatie over een bijstands bijdrage-regeling. Ook wordt er voorlichting gegeven op de visserijopleidingen. Luitenant-ter-zee De Vries is echter van oordeel dat deze voorlichting alleen niet voldoende is. Het omgaan met explosieven dient een onderdeel van de opleiding te zijn. Alleen het afgelopen jaar werden circa 440 meldingen gedaan van een opgevist explosief. In het verleden waren dit circa 40 meldingen per jaar. Hieruit blijkt dat de visserij het probleem serieus aanpakt en dat moet zo blijven. De mijnenopruimingsdienst kan alleen dan haar werk goed uitvoeren. Opmerkelijk is dat na een melding de Nederlands/Belgische Marine actiever optreedt dan hun Engelse collega's. De stand van de explosieven meldingen per 31 mei 2006 geeft aan dat in het Nederlands/Belgisch gebied nog 13 explosieven geruimd moeten worden en in het Engelse gebied nog 36 stuks.

Het aan boord houden of het veilig overboord zetten van een explosief moet **vakkundig** gebeuren. Nu wordt het vaak op een onveilige manier gedaan door trekken en duwen en het gebruik maken van de verhaalkop.

Indien men het explosief niet aan boord wil houden kan men het explosief veilig overboord zetten met een kleine boei met een reflector. Deze boeien worden gratis verstrekt. Wanneer het explosief overboord is gezet hangt de boei circa 2 meter boven de zeebodem en is het explosief gemakkelijk terug te vinden met de sonar van de mijnenveger. Alle handelingen met explosieven moeten bij het Kustwachtcentrum gemeld worden.

Gezien de ernst van de zaak is de Raad het eens met luitenant-ter-zee De Vries. Er moet meer aandacht aan deze materie geschonken tijdens de opleiding en in samenspraak met de Koninklijke Marine methoden ontwikkeld worden om het

U 17

behandelen van explosieven veiliger te maken. Er zullen in de toekomst nog vele explosieven opgevist worden en de zogenaamde veilig afgeworpen bommen zullen steeds onveiliger worden doordat de beveiligingen van de ontstekers in de loop der jaren doorgeroest of verdwenen zijn. Vakkundig omgaan met deze materie is dus een eerste vereiste.

Conclusie van de Raad

Men heeft aan boord van de OD 1 het explosief niet in het net zien zitten. Hierdoor is men ongewild in een zeer gevaarlijke situatie verzeild geraakt, met rampzalige gevolgen.

Indien de bom daadwerkelijk geëxplodeerd was dan was er van de koter waarschijnlijk niets over gebleven.

Als eerder vermeld heeft de Raad grote waardering voor het optreden van de bemanning van de GO 31 en GO 4. Zij hebben zich goed gerealiseerd dat de schipper en de overgebleven bemanningsleden van de OD 1 in een toestand van grote shock verkeerden en hulp noodzakelijk was. De schipper van de GO 31 heeft zich als leider van de reddingsactie, goed van zijn taak gekwetend.

De Raad is voorts van oordeel dat de visserijsector zorg dient te dragen dat de kennis over en de behandeling van explosieven een onderdeel van de opleiding wordt en het niet bij een enkele voorlichtingsdag blijft. Goed overleg met Koninklijke Marine en de Nederlandse Kustwacht is hierbij natuurlijk een eerste vereiste.

Lering

1. Tijdens het redden van drenkelingen moet de redder voorzien zijn van goede veiligheidsmiddelen, zoals zwemvest, veiligheidsgordel (liefst type "harnas") en een deugdelijke veiligheidslijn. Over het snel aan boord brengen van een drenkeling dient aan boord te worden nagedacht. Ieder schip heeft zo zijn specifieke mogelijkheden hiervoor.
2. Het opvissen van explosieven wordt met de jaren een riskantere onderneming. De visserij zal hiermee rekening moeten houden en de werkwijze moeten aanpassen. Ondersteuning van de Kustwacht c.q. Koninklijke Marine is hierbij onontbeerlijk. Het verspreiden van een instructie-dvd is één van de opties om de vissers wegwijs te maken in deze materie. De circulaire van de Kustwacht voor op de brug moet gehandhaafd blijven, zij het in een uitgebreide versie.
3. De overkoepelende organisaties in de visserijsector kunnen een grote rol spelen bij het verspreiden van informatie via de vakliteratuur.
4. Op de visserijopleidingen moet meer tijd besteed worden aan dit onderwerp. Ook hier dient dit in samenspraak met de Kustwacht of de Koninklijke Marine te gebeuren.

Aldus gedaan door, mr. E.A. Bik (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, J.L.A. van Aalst, N.J. Pronk, J.M. Bais, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads fungerend secretaris

H. Reijne, en uitgesproken door voorzitter mr. U.W. Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 8 september 2006.

mr. U.W. Bentinck
voorzitter

D.P.M. Bos
plaatsvervangend 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.