

COMMENTAAR OP CONCEPTRAPPORT 'KAPSEIZEN EN ZINKEN VISKOTTERS - LESSEN UIT DE VOORVALLEN MET DE UK-165 LUMMETJE EN DE UK-171 SPES SALUTIS'

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Sectie	Te corrigeren tekst	Toelichting	Overgenomen	Reactie Onderzoeksraad voor Veiligheid
1	Bemanning UK-171	3	3.1	"Er liggen in het gebied onder de gele cirkel weliswaar twee stenen van voldoende formaat om bij de onderwatersurvey opgemerkt te worden, maar er is niet met zekerheid te zeggen dat deze stenen daadwerkelijk betrokken zijn bij het voorval. Er werd ook geen schade aan de netten geconstateerd, nadat deze geborgen waren. Er zaten geen grote stenen of ander zware voorwerpen in de netten. Er kon niet worden vastgesteld wat het schokken van het stuurboord vistuig veroorzaakte."	Onze netten waren voorzien van stenenvangers (stenenschot). Dit zit bevestigd aan de beiden schoenen en klossen pees. Het is een vangnet om grote stenen te weren zodat die niet het net in kunnen gaan zodat er schade ontstaat. Plaatst daarvan blijft de steen in het schot hangen. Is de bedoeling dat de steen daarna onder de klossenpees door rolt. Bij grotere omvang stenen kan die er in blijven hangen. Als je dan je net boven haalt kan je deze als nog zonder schade eruit halen.  Misschien dat het schokken van schip verklaart. Dat er een steen in stuurboord net gezeten heeft, en dat die er uit is gegaan na een van onze handelingen.	Nee	Het onderzoek heeft niet met zekerheid vast kunnen stellen wat de oorzaak van het schokken was. Er zijn meerdere scenario's mogelijk.
2	Bemanning UK-171	4	4.2		Verder zien we in de Asymmetrische beladingstoestanden dat er bemanning van 2 personen en vangst van 1000kg is uitgaan. Wij waren met bemanning van drie personen en omdat moment was de vangst 2000kg.	Nee	Tijdens het onderzoek is voor de eerste set van berekeningen uitgegaan van de situatie op de UK-165. Daarna zijn, ten behoeve van vergelijking, dezelfde variabelen gebruikt voor het doorrekenen van de stabiliteit van de UK-171 en de TX-21. Deze berekeningen bieden voldoende basis voor de conclusies. Om een volledig beeld over de stabiliteit te krijgen, zouden ook andere situaties doorgerekend moeten worden. Bijvoorbeeld door andere waarden te nemen voor het aantal bemanningsleden en het gewicht van de vangst.
3	Kustwacht	2	Paragraaf 2.5, regel 527	De zin wordt afgesloten met 2 punten (..)		Ja	
4	Kustwacht	2	Paragraaf 2.5, regel 531	"On Scene Commander" corrigeren in "On Scene Coordinator"	On Scene Coordinator is conform IAMSAR de gebruikelijke internationale benaming van de in het rapport beschreven rol/taak	Ja	
5	Kustwacht	3	Paragraaf 3.2, regel 663	"..belde hij de kustwacht, maar kreeg geen gehoor."	Zoals hier verwoord kan dit geïnterpreteerd worden alsof de hulpvrager het Kustwachtcentrum heeft gebeld, maar dat daar de telefoon niet werd opgenomen. Dit is echter bijkans ondenkbaar. Het verhaal is ook anders. Betrokkene heeft verklaard dat hij de Duitse kustwacht heeft gebeld, daar een voicemail kreeg en vervolgens naar huis heeft gebeld. De reden waarom de hulpvrager niet direct zelf het Kustwachtcentrum in Den Helder heeft gebeld, is (nog) onduidelijk. Redenen kunnen o.a. zijn: geen bereik, stond zijn mobiel gekoppeld op een Duits netwerk, wist de hulpvrager het alarmnummer niet? Het is wellicht leerzaam om dit (nog) iets verder uit te zoeken en in het rapport op te nemen.	Ja	Feitelijk zaken overgenomen in het rapport.

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Sectie	Te corrigeren tekst	Toelichting	Overgenomen	Reactie Onderzoeksraad voor Veiligheid
6	Kustwacht	3	Paragraaf 3.2, regel 663		<p>Zie o.a.: <a href="https://www.rd.nl/artikel/903761-urker-vissers-klimmen-op-de-kiel-van-hun-zinkende-kotter">https://www.rd.nl/artikel/903761-urker-vissers-klimmen-op-de-kiel-van-hun-zinkende-kotter</a></p> <p>Nuttig voor lezers van het rapport zou zijn om onderstaande tekst in een toelichtend kader opnemen:</p> <p>Het alarmeren van het Kustwachtcentrum gebeurt bij voorkeur middels radio/marifoon. Telefonisch alarmeren kan uiteraard ook, maar met een gewone mobiele telefoon is er op het water niet altijd bereik (o.a. afhankelijk van de provider). Het alarmnummer van Kustwacht Nederland is 0900-0111. Als telefonisch verbinding krijgen met dit nummer om technische redenen niet lukt dan kan Kustwacht Nederland ook via 112 gealarmeerd worden. De Nederlandse landelijke 112- meldkamer zet hulpvragen komend vanuit het verantwoordelijkheidsgebied van de Nederlandse Kustwacht onverwijld door naar het Kustwachtcentrum in Den Helder.</p>	Ja	Opgenomen in toelichtingskader
7	I&W-RWS	1	Paragraaf 1.1, eerste alinea	<p>"Na te zijn gekapseisd" vervangen door "Na waarschijnlijk te zijn gekapseisd"</p>	<p>Dit betreft een nuancering. Dat het schip is gekapseisd is niet bekend uit de ongevalsmelding die hier wordt aangehaald. Het kapseizen komt voort uit de reconstructie van het ongeval. Op verschillende plekken in de tekst wordt de conclusie dat het schip is gekapseisd gebruikt voordat deze conclusie uit de reconstructie kan worden getrokken.</p>	Deels	Tekst aangepast.
8	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.1, vierde alinea	<p>".. en in het midden, ter hoogte van de machine en de stoomketel" vervangen door "... en in het midden, ter hoogte van de stoommachine en de stoomketels"</p> <p>"Tussen de stoomketel en het achterschip loopt een licht gekleurde lijn. Dit is de schroefas van de "Ruth"" vervangen door "Tussen de stoommachine en het achterschip loopt"</p>	<p>Dit betreft een aanvulling van de tekst. De SS Ruth had 2 stoomketels met daarachter 1 stoommachine</p>	Ja	
9	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.1, blz. 16, vierde alinea	<p>"In deze situatie is het ... niet in de richting van het water." Aanvullen met "Er stonden op het moment van vastlopen flinke golven die er voor gezorgd kunnen hebben dat het middenschip lager dan de boeg zat waardoor het naar binnen drukkende effect van de strakke draden het krom buigen van de giek kan versterken."</p>	<p>Dit betreft een aanvulling in de tekst.</p>	Nee	Deze aanvulling volgt niet uit (aanvullende) feiten of onderzoeksbevindingen en wordt daarom niet overgenomen.
10	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.1, blz. 17	<p>"De bemanning heeft geprobeerd ... op de draad stond." Vervangen door "De bemanning heeft mogelijk geprobeerd ... op de draad stond."</p>	<p>Dit betreft een nuancering in de tekst. Suggestie is om een nadere toelichting op te nemen. Er kan ook sprake zijn van het uitzetten van de winch. Als de winch de kabel op spanning houdt en bij wegvallen van de spanning de winch de kabel ongecontroleerd naar binnen trekt (omdat er geen spanning meer op staat) komt deze als een kluwen om de winch heen te zitten. Dan is "vieren" mogelijk niet het juiste woord.</p>	Nee	Het scenario dat in de reactie wordt geschetst, wordt tegengesproken door de onderzoeksbevindingen.
11	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.1 Laatste alinea, tijdlijn	<p>[lege regel] aanvullen met wat er met de Lummetje gebeurt waardoor het schip van de ais verdwijnt.</p>	<p>Dit betreft een aanvulling op de tekst. De analyse gaat er vanuit dat het schip kapseisde. Suggestie is explicieter te maken in de opsomming dat er nog een gebeurtenis was.</p>	Ja	

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Sectie	Te corrigeren tekst	Toelichting	Overgenomen	Reactie Onderzoeksraad voor Veiligheid
12	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.3, tweede alinea	"Tijdens het onderzoek werd ... de 1800-serie aangetroffen." Aanvullen met de constatering of er al dan niet een elektronische vaarkaart aan boord was.	Dit betreft een aanvulling op de analyse. De vraag is of uit het onderzoek naar voren is gekomen dat het vissersschip UK-165 een elektronische vaarkaart aan boord had. De meeste vissersschepen beschikken immers over een dergelijk systeem aan boord. Dan is het van belang welk systeem (software en type kaarten) aan boord was. Afhankelijk van de elektronische kaart is het mogelijk (te ver) in te zoomen waardoor de bemanning kan denken langs het wrak te varen in plaats van er overheen. Dit is met name bij vectorkaarten zo. In dat geval kan de theorie van 75 meter cirkeloppervlak in een ander licht komen te staan.	Deels	Er was een elektronische kaart aan boord. Niet is vastgesteld of deze was bijgewerkt, of en hoe deze werd gebruikt, of daarin de wrakpositie correct was opgenomen en op welke schaal deze was afgesteld.  Voetnoot in het rapport opgenomen.
13	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.5, blz.19, tweede alinea	"Daags na het kapseizen ... van de UK-165" vervangen door "Enkele dagen na het kapseizen ... van de Uk-165"	Dit betreft een correctie op de tekst. De UK-165 is op donderdagochtend omgeslagen en gezonken. Op zondagochtend daarop volgend zijn beide bemanningsleden door de duikers gevonden en geborgen.	Ja	
14	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.5, blz.19, vijfde alinea	"Wat volgde ... betrokken waren" vervangen door "Wat volgde was een indrukwekkende zoekactie waarbij in totaal 18 schepen, waaronder 13 kotters, en een viertal vliegende eenheden betrokken waren".	Dit betreft een aanvulling op de tekst	Ja	
15	I&W-RWS	2	Paragraaf 2.5, pagina 20	lege regel] Aanvullen dat dit OvV onderzoek niet verder ingaat op de afhandeling van de SAR-operatie.	Dit betreft een aanvulling op de tekst. Uit deze paragraaf blijkt niet om welke reden de OvV niet verder ingaat op de SAR-operatie en of de OvV de conclusies van de evaluatie door de Kustwacht onderschrijft.	Deels	Tekst aangepast.
16	I&W-RWS	3	Paragraaf 3.1 Figuur 12	De getoonde kaart vervangen door een recenter kaartbeeld	Dit betreft een correctie van het beeld. De getoonde kaart is (sterk) verouderd. Suggestie is een recent kaartbeeld met daarin de wraklocatie van de UK-171 op te nemen. Deze kan RWS aanleveren.	Ja	
17	I&W-RWS	4	Paragraaf 4.1.1 Blz. 30	"Dit kenterend ... onderwater kwam" vervangen door "Dit kenterend moment liet het schip zover naar bakboordzijde doordraaien om de lengteas van het schip, dat het dek ver onderwater kwam"	Dit betreft een aanvulling van de tekst.	Ja	
18	I&W-RWS	4	Paragraaf 4.1.1 Blz. 30	"Dit kwam mede doordat er al sprake was van een asymmetrische beladingstoestand"	Dit betreft een vraag. Indien aan stuurboordzijde eerst een vastzittend net hing, kan het dan zo zijn dat het schip juist naar stuurboordzijde overhing?	Deels	Tekst aangepast.
19	I&W-RWS	4	Paragraaf 4.1.1 Blz. 30	"Met andere ... schip onmiddellijk" vervangen door "Met andere woorden: door het losschieten van het vistuig en het opklappen van de giek kapseisde het schip onmiddellijk naar bakboordzijde"	Dit betreft een aanvulling van de tekst.	Ja	
20	I&W-RWS	4	Paragraaf 4.3, blz 39, eerste alinea	"top van te giek" vervangen door "top van de giek"	Dit betreft een correctie van de tekst.	Ja	
21	I&W-ILT	4	Paragraaf 4.3 Blz. 40	"Beladingstoestand op de UK-165"	Suggestie om 'op ' te vervangen door 'zoals'. Dat verduidelijkt de vergelijking met de beladingstoestand op de UK-165.	Ja	
22	I&W-ILT	Bijlage E.1	Blz. 4	Figuur 8	De verwijzing gaat naar figuur 7.	Ja	

Nr.	Partij	Hoofdstuk	Sectie	Te corrigeren tekst	Toelichting	Overgenomen	Reactie Onderzoeksraad voor Veiligheid
23	I&W-ILT	Bijlage E.1	Blz 4 en 5, één na laatste alinea	Nu wordt de helling die het schip krijgt..... .....helling bij "Z "	Het windcriterium geldt voor alle schepen. De 20% extra geldt enkel voor boomkorkotters. In dat verband verwijzen wij naar de Bekendmaking aan de Zeevisvaart 12/1989, in het bijzonder artikel 3 lid 6 respectievelijk bijlage III.	Ja	
24	I&W-ILT	Bijlage E.1	Figuur 7	tekening Bijlage D, figuur 7 stabiliteitskromme UK 165 met windeis + 20%	Het windcriterium geldt voor alle schepen. De 20% extra geldt enkel voor boomkorkotters. In dat verband verwijzen wij naar de Bekendmaking aan de Zeevisvaart 12/1989, in het bijzonder artikel 3 lid 6 respectievelijk bijlage III	Ja	Deel van de tekst is herschreven.
25	I&W-ILT	Bijlage E.1	Blz.4, voetnoot 1	De eis.....IMO	Deze eis staat ook in bijlage III van de Bekendmaking aan de Zeevisvaart 12/1989. Suggestie om te verwijzen naar deze vindplaats.	Ja	
26	I&W-ILT	Bijlage E.1	Blz. 4, voetnoot 3	onder andere het voorstuwingsvermogen.....221 kW	Suggestie: De lengte (L) van een vissersschip is in combinatie met het motorvermogen maatgevend voor een eventuele toeslag op die 20% van de "boomkoreisen". In dat verband verwijzen wij naar artikel 3 lid 7 van de Bekendmaking aan de Zeevisvaart 12 / 1989.	Ja	Voetnoot is komen te vervallen.
27	I&W-ILT	Bijlage E.1	Blz. 6	Brandstof- en dringwatertanks (verderop in het document nog een paar keer)	Brandstof – en drinkwatertanks	Ja	
28	Defensie	Bijlage D	Regel 1233	"Deze tekortkoming is of zal worden opgeheven door aanpassing van (...)" ->  "Deze tekortkoming is opgeheven door aanpassing van (...)" ->		Ja	