

SAMENVATTING



Op 13 december 2005, omstreeks 17u30 Belgische tijd, raakte het Belgische vissersvaartuig de *Noordster* (stalen boomkorvissersvaartuig met een lengte van 23,78m), met zijn bakboordvistuig vast, terwijl het aan het vissen was 11,5 zeemijl ten zuiden van Beachy Head (Groot-Brittannië). Tijdens de pogingen om het vistuig vrij te krijgen, maakte de *Noordster* snel slagzij en kapseisde. Van de vier bemanningsleden aan boord was er maar één overlevende.

Na het vastlopen van de *Noordster* werd het vistuig aan stuurboordzijde opgehaald tot aan het wateroppervlak. De giek werd opgehaald en het net en de korrestok werd boven water gebracht. Aan bakboordzijde stond de giek in zijn normale horizontale vispositie en werd het vistuig opgetrokken, tot de visdraad strak stond, wat het vaartuig deed hellen naar bakboordzijde. De drie bemanningsleden aan dek bewogen zich naar stuurboordzijde terwijl het water aan bakboordzijde door de loospoorten en daarna over de verschansing kwam.

In het stuurhuis probeerde de schipper een ander Belgisch vissersvaartuig op te roepen, ongeveer op het moment dat de hoofdmotor stilviel. Hij riep dan door een openstaand venster tot de bemanningsleden dat hij niets meer kon doen. Het vistuig aan stuurboordzijde, hangend aan de top van de giek, sloeg waarschijnlijk over en de *Noordster* kapseisde snel over bakboordzijde. De drie bemanningsleden kwamen in het water terecht. Geen van hen droeg een reddingsvest.

Het jongste bemanningslid zwom naar de romp, die ondersteboven lag, en slaagde erin erop te klimmen. Hij zag de andere twee dekbemanningsleden voorbijrijven met het gezicht naar boven, maar hij was niet in staat hen aan boord te trekken en zij dreven weg. Wat later hoorde hij kloppend geluid vanuit de romp en veronderstelde dat de schipper nog in het vaartuig was.

Het werd daarna donker en de overlevende zag een aantal schepen passeren maar hij was niet in staat hen een teken te geven.

De volgende ochtend zag een passerend schip de ondersteboven gekeerde romp en de overlevende en sloeg alarm. Onmiddellijk begon er een intensieve zoek- en reddingsoperatie, gecoördineerd door MRCC Dover. De overlevende werd bevrijd door een helikopter van de Coastguard. Militaire en civiele schepen lokaliseerden de lichamen van de twee bemanningsleden en borgen deze. Duikers van de Engelse marine gingen de romp van het vissersvaartuig binnen om de schipper te zoeken, echter zonder succes. Zijn lichaam werd in de nabijheid gevonden door andere reddingsvaartuigen. Echter voor het lichaam kon geborgen worden, zonk het en werd het niet meer gezien.

De *Noordster* begon te drijven en zonk 2 dagen later in de scheidingszone tussen de zuidwest- en noordoostvaarwegen van het Verkeersscheidingsstelsel.

De MAIB organiseerde een onderwateronderzoek en een duikonderzoek op het vaartuig om de vermoedelijke oorzaak van het kapseizen te helpen achterhalen. Het onderzoek bevestigde dat de giek en het vistuig aan stuurboordzijde getopt waren, terwijl de giek aan bakboordzijde nog in zijn vispositie stond. De lengte van de visdraad kwam ongeveer overeen met de waterdiepte op de plaats van het kapseizen. De klok in het stuurhuis was gestopt op ongeveer het tijdstip van kapseizen.

Er zijn aanbevelingen geformuleerd ten aanzien van de Belgische Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, met de bedoeling de Belgische bemanning aan boord van boomkorvissersvaartuigen beter bewust te maken van de gevaren bij het vastraken van het vistuig. Daarnaast is er een aanbeveling gemaakt ten aanzien van dezelfde overheidsdienst met de bedoeling het risico te minimaliseren dat EPIRB's en reddingsvlotten vastraken in het geval van kapseizen.