



Diverse KNRM stations onderweg RT @KNRM\_HvH: Onderweg naar buiten om te assisteren met #zoekactie #Noordzee <http://pic.twitter.com/Re687do7>

KNRM @KNRM

# 19

## Scheepsongeval op sinterklaasavond

*Yvonne Sprick, Ruud van Eeden, Jack Thiessen*

### 19.1 Inleiding

Het is woensdagavond 5 december 2012. Buiten stormt het, de regen slaat tegen de ramen. Nederland viert pakjesavond, terwijl op de Noordzee, een van de drukste zeeroutes ter wereld, een ernstig scheepsongeval plaatsvindt. Op circa 65 kilometer van de kust ten westen van het Zuid-Hollandse eiland Goeree-Overflakkee komt rond 19.15 uur het vrachtschip *Baltic Ace* uit de Bahama's in aanvaring met het containerschip *Corvus J.* uit Cyprus. De *Baltic Ace* zinkt binnen een kwartier, de 24 bemanningsleden verkeren in nood. De Nederlandse kustwacht start een massale reddingsoperatie, de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond schaaft op naar GRIP-2. Dertien bemanningsleden kunnen worden gered; elf overleefden het niet.

Opmerkelijk aan deze casus is dat het scheepsongeval waarbij elf mensen omkwamen, velen niet is bijgebleven. Er was in dezen ook geen sprake van een bestuurlijk dilemma. Toch blijkt ook uit deze casus hoe lastig het is tot afstemming te komen als meerdere organisaties bij de afhandeling van een incident betrokken zijn. Het aantal overledenen, noch de strubbelingen die zich bij de reddingsoperatie voordeden, gaven echter aanleiding voor ophef. De vraag is hoe dat komt.

In het nu volgende wordt eerst beschreven wat er precies is gebeurd. Aansluitend wordt kort toegelicht wie bij een scheepcrash op de Noordzee formeel de leiding heeft. Aan de hand van enkele thema's wordt vervolgens het eigen van deze casus nader bezien. Daarbij wordt ook ingegaan op de vraag waarom dit incident in korte tijd in de

vergetelheid is geraakt. Dit hoofdstuk is gebaseerd op een viertal interviews, persberichten en een artikel in *Blauw*.<sup>160</sup>

## 19.2 Feitenrelaas

*Wat is er gebeurd?*

Sneeuw- en hagelbuien wisselen elkaar af; het is stormachtig weer. Er staat windkracht 7-8 en de golven op zee zijn zeker vier tot zes meter hoog. Bij het Kustwachtcentrum in Den Helder komt om 19.20 uur een noodmelding binnen. De melding bevat alleen de positie van het schip en een uniek nummer, waarmee de identiteit van het schip kan worden achterhaald. Blijkbaar heeft de gezagvoerder van het schip de noodknop ingedrukt om snel alarm te slaan. Verder contact komt namelijk niet tot stand, waardoor onduidelijk is wat er precies aan de hand is. Naar later blijkt, gaat het om de *Baltic Ace*, een autovrachtschip uit de Bahama's, dat op weg is van België naar Finland. Het schip bevindt zich op 65 kilometer uit de kust van het Zuid-Hollandse eiland Goeree-Overflakkee.

Terwijl getracht wordt met het schip contact te leggen, meldt zich een ander schip bij het Kustwachtcentrum: de *Corvus J.*, een containerschip dat vaart onder de Cypriotische vlag en op weg is naar Antwerpen. De gezagvoerder geeft aan dat het schip net een aanvaring heeft gehad en daarbij forse schade heeft opgelopen, maar niet in nood verkeert. De link tussen beide meldingen wordt direct gelegd.

Na ongeveer tien minuten lukt het de Kustwacht contact te krijgen met de *Baltic Ace*. De informatie is hoogst alarmerend: op het schip bestaat grote onrust en de kapitein geeft aan dat zijn schip met 40 graden slagzij zinkende is. De Kustwacht start direct een opsporings- en reddingsactie (*search and rescue*). Er worden twee reddingshelikopters ingezet en ook de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM) wordt gealarmeerd. Deze gaat met drie reddingsboten (vanaf de stations Neeltje Jans, Stellendam en Breskens) de Noordzee op, richting het schip dat zich op 65 kilometer uit de kust bevindt. Door de

<sup>160</sup> Gesproken is met een leider en informatiemanager van het OT Kustwacht en de leider en informatiemanager van het ROT Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Het artikel is van E. van der Veen, *Scheepsramp op de Noordzee*, *Blauw*, 2013, nr. 4, p. 26-29.

hoge golven en het onstuimige weer duurt het twee uur voordat ze ter plaatse komen. Omdat ook bij de Belgische kustwacht de noodoproep is binnengekomen, heeft deze eveneens een reddingshelikopter ingezet.

Door het Kustwachtcentrum zijn tevens schepen in de nabijheid van de *Baltic Ace* verzocht assistentie te verlenen. Verschillende schepen, waaronder twee marineschepen,<sup>161</sup> zijn in de buurt en melden zich, maar de tijd is te kort: binnen 15 minuten gaat de *Baltic Ace* ten onder in de golven. Een schipper van een vissersboot, die in de nabijheid is van de plaats waar de *Baltic Ace* gezonken is, doet in de uitzending van *Pauw & Witteman* een kort live-verslag. Op de vraag wat hij op dat moment kan doen, antwoordt hij:

‘Wij zijn op de plaats waar het schip gezonken is. Wij varen constant heen en weer en staan met alle mensen op de brug, op de uitkijk en met zoeklichten te zoeken. Alle objecten die we zien drijven, daar gaan we op af, om te kijken wat het is, slachtoffers of reddingsboten of wat dan ook.’

Wanneer de Belgische en Nederlandse reddingshelikopters arriveren, drijven wrakstukken en reddingsvesten in het water. Een vissersboot en de *Corvus J.* weten beide een drenkeling aan boord te nemen. Vanuit de helikopters worden vier reddingsvloten gesignaleerd. De Belgische helikopterbemanning weet zeven personen van de vloten te redden; de Nederlandse helikopter slaagt erin vier opvarenden veilig aan wal te brengen. Alle slachtoffers zijn ernstig onderkoeld.

De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is door het Kustwachtcentrum over de aanvaring geïnformeerd en gevraagd de opvang te verzorgen van opvarenden die aan land worden gebracht. Omdat op basis van die informatie rekening wordt gehouden met een fors aantal slachtoffers, wordt om 22.00 uur opgeschaald naar GRIP-2 en een regionaal operationeel team (ROT) gealarmeerd. Het ROT vraagt Rotterdam-The Hague Airport om zich als primaire landingsplaats in te richten voor de opvang van de slachtoffers die met helikopters aan land zullen worden gezet. Bijstand aan land blijkt echter niet nodig,

<sup>161</sup> Bij de reddingsactie waren de marineschepen Hr. Ms. Friesland en Hr. Ms. Groningen betrokken.

omdat de Belgische helikopter (met zeven opvarenden) naar Koksijde (België) vliegt en de Kustwacht, vanwege de geringe overlevingskansen, rond twee uur 's nachts het zoeken staakt. Er zijn dan dertien mensen gered en vier lichamen geborgen.<sup>162</sup>

De volgende ochtend wordt de zoektocht naar de zeven vermiste opvarenden voortgezet met twee boten van de KNRM, twee helikopters en een vliegtuig. De kans dat in het ijskoude zeewater overlevenden worden gevonden is nihil; door de Belgische helikopterbemanning wordt één lichaam gevonden. Aan het einde van de middag wordt de zoektocht beëindigd. Van de elf opvarenden die het ongeval niet hebben overleefd, zijn er zes niet gevonden.

Op 19 december vindt een Nederlandse kotter in de Noordzee een lichaam, dat (na onderzoek) van de eerste stuurman van de *Baltic Ace* blijkt te zijn.<sup>163</sup> Daarmee wordt het aantal slachtoffers dat wordt vermist, teruggebracht tot vijf. Nadien volgt nog een gerichte zoekactie naar vermiste bemanningsleden door duikers van de marine. Zij doorzoeken in januari 2013 tevergeefs het wrak van de *Baltic Ace*. Twee maanden later, op 6 maart 2013, vindt een kotter (ditmaal bij Stellendam) een lichaam dat mogelijk van een van de vijf nog vermiste bemanningsleden zou kunnen zijn.

### *Hoe heeft het kunnen gebeuren?*

Volgens het Kustwachtcentrum komt het zelden voor dat twee van zulke enorme schepen een aanvaring hebben en dat dan ook nog een schip zinkt. De *Corvus J.* heeft echter onderop een bulbstevan die ver vooruitsteekt, en als het ware de *Baltic Ace* heeft doorboord. Door de grote open ruimten in het autovrachtschip kon veel water naar binnen stromen en heeft de *Baltic Ace* slagzij gemaakt. De bemanningsleden hebben daardoor nauwelijks de tijd gehad om zichzelf in veiligheid te brengen.

162 Zie Nederlandse Kustwacht, persberichten december 2012. Op 1 juni 2013 ontleend aan <http://www.kustwacht.nl/nl/persdecember2012.html>.

163 'In Noordzee gevonden man was stuurman *Baltic Ace*', *NRC Handelsblad*, 15 januari 2013.

### 19.3 Wie gaat er eigenlijk over?

Een reddingsoperatie op de Noordzee vereist nauwe (internationale) samenwerking tussen hulp- en reddingsdiensten, zowel op zee, als op land. Over wie bij een incident op de Noordzee de leiding heeft, is in internationale verdragen en nationale regelgeving het een en ander vastgelegd. Daarmee heeft deze casus een bijzondere juridische component.<sup>164</sup>

#### *Afstand incident tot de kust*

Wie bij een incident op de Noordzee de leiding heeft, is afhankelijk van de afstand van het incident tot de kust. Er zijn grofweg drie bestuurlijke/juridische zones te onderscheiden.

Het gebied tot één kilometer van de kust wordt gerekend tot gemeentelijk grondgebied. Doet zich daarbinnen een incident voor dan ligt de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor de reddingsoperatie bij de burgemeester of, wanneer het gebied zich uitstrekt over meerdere gemeenten, bij de coördinerend bestuurder van de veiligheidsregio. Echter, onder bepaalde omstandigheden kan de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) de afhandeling van het incident onder de werking van de ‘Wet bestrijding ongevallen Noordzee’ (Wet BON) plaatsen; dan heeft de minister het bevoegd gezag.

Vindt het incident verder dan één kilometer van de kust plaats dan is op grond van de Wet BON de minister van I&M bestuurlijk verantwoordelijk en is, namens deze, de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat het aanspreekpunt. Hoewel de Wet BON primair van toepassing is bij incidenten op de Nederlandse territoriale zee (die reikt tot ruim 22 kilometer van de kust), voorziet de wet ook in de mogelijkheid tot optreden daarbuiten, in de zogenoemde Exclusief Economische Zone (EEZ)<sup>165</sup> en volle zee.

Het Nederlandse deel van de Noordzee wordt uiteindelijk begrensd door de territoriale zeeën van andere kuststaten (België, Duitsland en Groot-Brittannië); daar hebben de andere kuststaten primair

<sup>164</sup> Zie ook de bestuurlijke netwerkkaart Noordzee en zeescheepvaart in Provincie Noord-Holland et al., 2012.

<sup>165</sup> De EEZ is een gebied voorbij de territoriale zee tot een afstand van maximaal 200 kilometer uit de kust of tot de grens van naburige Exclusieve Economische Zones (van bijv. België, Duitsland of Groot-Brittannië).

zeggenschap over een hulpoperatie en kan Nederland op verzoek assistentie verlenen.<sup>166</sup>

#### *Incidentbestrijdingsplan Noordzee*

Bij de bestrijding van incidenten binnen het Nederlandse deel van de Noordzee heeft – ongeacht de afstand tot de kust – de Kustwacht de operationele leiding,<sup>167</sup> dus ook als het incident zich binnen één kilometer van de kust voordoet. In het laatste geval heeft evenwel de burgemeester (of coördinerend bestuurder) het gezag over het Kustwachtcentrum, mits niet de minister van I&M (op grond van de Wet BON) verantwoordelijk is voor de afhandeling van het incident.

De procedure voor opsporings- en reddingsacties wordt beschreven in het Incidentbestrijdingsplan Noordzee. Bij dergelijke acties wordt – bij voorkeur op een schip dat de situatie ter plaatse goed kan overzien – een *on-scene-coördinator* (OSC) aangewezen die het Kustwachtcentrum over de stand van zaken informeert.

De Kustwacht kan in voorkomende gevallen besluiten de organisatie van de hulpdiensten op zee op te schalen; er wordt dan een Operationeel Team Kustwacht (coördinatiefase 2) en zo nodig een Regionaal Beheersteam Noordzeerampen (coördinatiefase 3) ingesteld. Als ook de inzet van hulpdiensten op land nodig is, verzoekt het Kustwachtcentrum (afhankelijk van de locatie waar het incident plaatsheeft of slachtoffers aan wal worden gebracht) de betreffende veiligheidsregio daartoe. De hulpdiensten op land bepalen welk niveau van opschaling volgens de GRIP het beste bij de situatie past. De opschaling op land hoeft dus niet gelijk te lopen met de opschaling op zee.

### 19.4 Analyse van de gebeurtenis

Hoewel op papier de verantwoordelijkheden duidelijk lijken, is het de vraag hoe de coördinatie tussen de verschillende hulpdiensten in een concreet geval verloopt. Immers, ook als zaken in regels en procedures

<sup>166</sup> Zie de Noordzeeatlas voor meer achtergronden ([www.noordzeeatlas.nl](http://www.noordzeeatlas.nl)).

<sup>167</sup> Het Kustwachtcentrum in Den Helder is een samenwerkingsverband van vijf ministeries: Infrastructuur en Milieu, Defensie, Veiligheid en Justitie, Financiën en Economische Zaken.

zijn vastgelegd, kunnen zich in de uitvoering problemen of onduidelijkheden voordoen. Als de uitvoering anders verloopt dan gedacht of een noodlottige afloop niet kon worden voorkomen, zou of mag je tegenwoordig verwachten dat dit aanleiding geeft tot media-aandacht en publiek of zelfs politiek debat.

In deze paragraaf wordt eerst, aan de hand van enkele thema's die bij reddingsoperaties een rol spelen, in meer detail gezien hoe op 5 en 6 december 2012 de reddingsactie is verlopen. Hoewel de uitvoering niet geheel verliep zoals men had gedacht, gaf het scheepsongeval op de Noordzee geen aanleiding tot beroering. De paragraaf sluit af met een verklaring voor hoe dit komt.

#### 19.4.1 *Het incident nader bezien*

##### *Search and rescue*

Toen bij het Kustwachtcentrum de noodmelding binnenkwam, waaruit enkel de positie en identiteit van het schip konden worden afgeleid, is door de dienstdoende officier eerst nagegaan of de verantwoordelijkheid voor een opsporings- en reddingsactie wel bij de Nederlandse kustwacht lag. 'We hebben eerst gekeken of de positie binnen ons werkgebied lag.'<sup>168</sup> Zou dit niet het geval zijn, dan zou het Kustwachtcentrum hebben afgewacht of door (in dit geval) de Belgische kustwacht om assistentie zou worden gevraagd. De locatie waar het schip in nood zich bevond, bleek echter nog net binnen het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht te vallen.

Ten behoeve van de opsporing- en reddingsactie heeft het Kustwachtcentrum vervolgens eenheden op zee en in de lucht gealarmeerd. Bij toeval was een Nederlands marineschip nabij dat als *on-scene*-coördinator kon worden ingericht.<sup>169</sup> Door de reddingshelikopters kon een aantal bemanningsleden van reddingsvlotten worden opgepikt en aan land worden gebracht. Nadat rond 02.00 uur een aannemelijke overlevingstijd was verstreken, is de zoekactie afgebroken en de volgende

<sup>168</sup> Aldus de *duty officer* van het Kustwachtcentrum in Van der Veen, 2013.

<sup>169</sup> Van de twee marineschepen die bij de actie betrokken waren, werd Hr. Ms. Friesland aangewezen als *on-scene*-coördinator.



morgen bij daglicht voortgezet, totdat in de middag van 6 december is besloten het zoeken te staken.

### *Opvang en verzorging*

Door het Kustwachtcentrum zijn ook de hulpdiensten op land gealarmeerd. In dit geval werd de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond ingeschakeld voor het proces ‘opvang en verzorging’. Daarbij werd ervan uitgegaan dat 24 personen aan land zouden worden gebracht. Op basis van de weersomstandigheden en de *on-scene* informatie hield men rekening met onderkoelde en overleden slachtoffers. De veiligheidsregio heeft daarom Rotterdam-The Hague Airport gevraagd de mortuariumfaciliteit te prepareren.

Op basis van de informatie van het Kustwachtcentrum werd door de leider CoPI om 22.00 uur opgeschaald naar GRIP-2 en is een ROT gealarmeerd. De leider ROT had voordien al via teletekst van de aanvaring op de Noordzee kennisgenomen. Omdat in het teletekstbericht de Zeeuwse kust als locatie van het incident werd genoemd, had hij niet direct verwacht dat de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond bij de afhandeling betrokken zou worden. Op het moment dat de leider ROT werd gealarmeerd, waren al vier opvarenden door de Nederlandse reddingshelikopter in Rotterdam aan land gebracht en naar het Erasmus Medisch Centrum overgebracht.

Het eerste ROT-overleg vond plaats om 22.53 uur. Omdat het Kustwachtcentrum de leiding had, zou idealiter een liaison van het ROT zich bij het overleg op het Kustwachtcentrum gevoegd hebben, maar gezien de reistijd naar Den Helder is daarvan afgezien en via situatierapporten (sitrap) contact onderhouden. Het Kustwachtcentrum meldde aan het ROT dat nog zo'n twintig slachtoffers werden verwacht. Op basis daarvan organiseerden de hulpdiensten de opvang: op Rotterdam-The Hague Airport werd een SIGMA-team (Snel Inzetbare Groep ter Medische Assistentie) ingezet; er werden ambulances ingezet, en ook het mortuarium werd voorbereid. Gemeenten waar mogelijk slachtoffers aan wal zouden komen, werden op de hoogte gesteld (de burgemeesters van de gemeenten Vlissingen, Veere en Sluis zijn bijvoorbeeld geïnformeerd).<sup>170</sup>

<sup>170</sup> Dit zijn overigens gemeenten die buiten het werkgebied van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond vallen en deel uitmaken van de Veiligheidsregio Zeeland.

Ondanks de geplande aanlanding op Rotterdam-The Hague Airport, bleek de opvang van slachtoffers in de praktijk anders te lopen. De Belgische helikopterpiloten besloten namelijk, vanwege de nog beschikbare brandstof en afstand tot de kust, de slachtoffers in Koksijde (België) aan land te brengen, waarna ze naar ziekenhuizen in Veurne en Oostende zijn overgebracht. De hulpdiensten in Rotterdam vroegen zich ondertussen af waar de slachtoffers bleven, 'maar na een tijdje was de puzzel gelegd', aldus de informatiemanager van het ROT. Om 01.30 uur besloot het ROT af te schalen.

#### *Identificatie slachtoffers*

De slachtoffers hadden diverse nationaliteiten; onder hen bevonden zich Bulgaren, Polen, Filipijnen en Oekraïners. Om de slachtofferlijst compleet te maken, heeft de GHOR-vertegenwoordiger in het ROT contact opgenomen met de Belgische autoriteiten. De bemanningslijst van de *Baltic Ace*, die via de Belgische grensbewaking snel beschikbaar kwam, bleek een dankbaar hulpmiddel bij de vaststelling van de identiteit en nationaliteit van de opvarenden. Vervolgens heeft het Maritiem Informatie Knooppunt (MIK) van het Kustwachtcentrum in Den Helder, in overleg met het Ministerie van Buitenlandse Zaken, contact gelegd met de ambassades van de landen waarvan de slachtoffers de nationaliteit dragen. Voor de slachtoffers die in België werden opgevangen, hebben de Belgische autoriteiten contact opgenomen met de ambassades van de betreffende landen.

#### *Media-aandacht*

Via *media-watching* hield het ROT in de gaten hoe de media op het incident reageerden. Het was 's avonds laat, Nederland vierde sinterklaasavond, en de media-aandacht leek daardoor mee te vallen. De persvoorlichter van het Kustwachtcentrum werd echter continu gebeld. Omdat de Noordzee een drukke zeeroute is en de bemanningsleden uit diverse landen kwamen, was er veel aandacht van vooral buitenlandse media. De Kustwacht ontving meer dan 200 telefoontjes, onder andere van internationale zenders als CNN, BBC en Duitse, Belgische en Poolse televisiestations. In overleg met het departementaal

coördinatiecentrum (DCC) van het Ministerie van Buitenlandse zaken droeg de Kustwacht zorg voor de communicatie over het incident.<sup>171</sup>

In Nederland was echter de aandacht voor het incident beperkt. Naast het eerder beschreven interview in *Pauw & Witteman* betrof een van de weinige items over het incident een kort, maar weliswaar aangrijpend, fragment in het NOS Journaal van de volgende dag.<sup>172</sup> De scheepsramp op de Noordzee met elf dodelijke slachtoffers heeft daarmee in de Nederlandse media relatief weinig publieke aandacht gekregen. Dat is opvallend, maar tegelijkertijd ook niet. Een verklaring hiervoor biedt de zogeheten Wet van Pleuris (zie hierna).

#### 19.4.2 De Wet van Pleuris

Aan de hand van een vergelijking tussen de Herculesramp en de Dakotaramp (die beide plaatsvonden in 1996) construeerden studenten van de derde leergang van de Master of Crisis and Disaster Management (MCDM), in nauwe samenwerking met hun begeleider, de sociaalpsycholoog Hans van de Sande, de Wet van Pleuris (De Vries et al., 2002). De vraag die zij zich stelden was: Wanneer en waarom breekt in sommige gevallen wel en in andere gevallen niet de pleuris uit als zich een calamiteit voordoet. Tijdens en na de Herculesramp brak volop ‘de pleuris’ uit. Maandenlang was er enorme aandacht en jaren later verscheen nog het ene na het andere rapport. De Dakotaramp daarentegen, die eenzelfde aantal doden kende, raakte zeer snel in de vergetelheid. Op 25 september 1996 stortte een Dakota neer in de Waddenzee. Alle inzittenden en bemanningsleden (32 in totaal) kwamen om het leven. Er verscheen een rapport van wat toen nog de Inspectie Brandweezorg en Rampenbestrijding heette, dat zeer kritisch was over het algehele gebrek aan afstemming en coördinatie tussen activiteiten op zee en op

171 Zie bijvoorbeeld Nederlandse Kustwacht, persberichten december 2012 (op 1 juni 2013 ontleend aan <http://www.kustwacht.nl/nl/persdecember2012.html>) en het fragment ‘Vier stoffelijke overschotten geborgen’ uit het *NOS Journaal* van 6 december 2012 (op 1 juni 2013 ontleend aan <http://nos.nl/video/448355-vier-stoffelijke-overschotten-geborgen.html>).

172 Zie het fragment ‘Zoeken en hopen dat je wat tegenkomt’ in het *NOS Journaal* van 6 december 2012. Op 1 juni 2013 ontleend aan <http://nos.nl/video/448415-zoeken-en-hopen-dat-je-wat-tegenkomt.html>.

land. Urenlang stonden er op enkele plaatsen ambulances klaar, maar uiteindelijk kwamen de dode lichamen elders aan wal. Toch zijn velen deze calamiteit vergeten.

Of na een incident al dan niet ‘de pleuris’ uitbreekt, is afhankelijk van een drietal elementen: verwijtbaarheid, relevantie en mediageniekheid. Verwijtbaarheid gaat om de subjectieve verwijtbaarheid (beelden, gevoelens en emoties). Relevantie betekent dat de gebeurtenis betekenis moet hebben, moet landen bij anderen (iets dat dichterbij gebeurt landt bijvoorbeeld meer dan iets dat ver van je bed geschiedt). Mediageniekheid heeft te maken met beelden en indringende plaatjes, maar draagt ook wat verder (de ‘beklijvingsfactor’). Bij elkaar leidt dit tot de volgende formule:

$$P = V \times R \times M^2$$

Pleuris is dus een combinatie van verwijtbaarheid, relevantie en mediageniekheid in het kwadraat. Voor de *Baltic Ace* gold wat dat betreft in feite hetzelfde als voor de Dakotaramp. De verwijtbaarheid is of lijkt vrij gering; er is niet echt een schuldige, laat staan een schurk aan te wijzen. Ook de relevantie is niet zo groot. De scheepvaart is een heel specifieke sector, waar velen weinig gevoel bij hebben. Weinig mensen zullen meteen denken: ‘Ik had ook op die boot kunnen zitten’. Ook de mediageniekheid was zeer gering. Het gebeurde op sinterklaasavond, op aanzienlijke afstand van de kust; het was donker en er was nauwelijks iemand die het vastlegde. Na afloop waren er dan ook nauwelijks beelden en indrukken. Daarenboven waren er ook geen Nederlanders direct bij het incident betrokken. Geen nabestaande of overlevende die op de televisie een hartverscheurend verhaal kon geven. Al met al was dit bij uitstek een casus waar nu eens niet ‘de pleuris’ over uitbrak.

Wanneer het incident zich dichterbij de kust had voorgedaan, in het zicht van het publiek, dan was de impact van het incident mogelijk groter geweest. Vier dagen na de scheepsramp, op 9 december 2012, raakte voor de kust van Zandvoort de *Ocean Victory* op drift. Het 170 meter lange vrachtschip, dat nog maar net uit IJmuiden vertrokken was, voer over een boei, waardoor in de schroef een ketting vast kwam te zitten. Het schip ondervond daardoor problemen met de aandrijving en sturing en door de stevige noordwestenwind dreef het richting de

kust van Zandvoort, waar het uiteindelijk, op ongeveer drie kilometer van de kust, voor anker ging.

Aanvankelijk vormde het incident voor de autoriteiten aan land geen probleem. Doordat echter – mede vanwege de aanhoudende stevige wind – meerdere pogingen om het schip zeewaarts te trekken mislukten, werd het publiek via de media uitgebreid over het incident geïnformeerd. Weldra spoedden drommen mensen zich naar Zandvoort, om een glimp van het schip en de verwoede sleep pogingen te zien. Dit incident zal daarom meer mensen zijn bijgebleven dan het scheepsongeval op 5 december.

### 19.5 Afronding

Het scheepsongeval op de Noordzee op 5 december 2012 is als een zeer grote *search and rescue*-actie door de Kustwacht opgepakt. De actie heeft aangetoond dat de inspanningen op het gebied van preparatie hun nut hebben. Door samenwerking van veel verschillende partijen is op 5 en 6 december 2012 het hoogst haalbare gerealiseerd. Zowel de hulpdiensten op zee en in de lucht, als die op land waren op hun taken voorbereid en hebben deze naar verwachting uitgevoerd. Vanuit bestuurlijk oogpunt hebben zich in deze casus geen lastige dilemma's voorgedaan. Wel bleek opnieuw dat procedures en uitvoering bijna altijd van elkaar verschillen. Meest opmerkelijk aan deze casus is evenwel dat weinig mensen het incident is bijgebleven.