

Nr. 14

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Ora et Labora" ZK 5, vissende op de Noordzee, met het ten anker liggende Nederlandse marineschip Hr. Ms. "Willemstad"

Betrokkene: Schipper A. Broere ("Ora et Labora" ZK 5)

Op 26 oktober 1994 is het Nederlandse vissersvaartuig "Ora et Labora" ZK 5, vissende op de Noordzee, in aanvaring geraakt met het ten anker liggende Nederlandse marineschip Hr. Ms. "Willemstad".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 6 februari 1995 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp is te wijten aan de schuld van de schipper van het vissersvaartuig "Ora et Labora" ZK 5, Adriaan Broere, wonende te Zoutkamp.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omvattende:

- een staat van inlichtingen betreffende het vvtg. "Ora et Labora" ZK 5;
- een fotocopie van een brief d.d. 27 december 1994, kenmerk S 30 675, van het Ministerie van Defensie, aan DGSM, Hoofd afdeling Onderzoek Ongevallen J. Konink;
- een fotocopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politie Diensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Noord-Oost, groep Harlingen, no. 281 019 9410 452 298/247/764, opgemaakt en gesloten op 31 oktober 1994;
- een fotocopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politie Diensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Bijzondere Taken, Maritiem Politie Team, Unit Den Helder, nr 53:226/94, opgemaakt en gesloten op 28 oktober 1994;
- een fotocopie van een nota d.d. 6 december 1994, kenmerk 2137/94, van de heer C.H.M. van Schie, aan de heer J. Konink;
- een fotocopie van het ME-advies, opgemaakt d.d. 27 oktober 1994 door de heer A. Verkooijen RW-MES.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 19 mei 1995. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden.

De Raad hoorde schipper A. Broere van het vvtg. "Ora et Labora" ZK 5, als betrokkene.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 6 februari 1995

U 14

was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij dienstig achtte. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. De schepen

De "Ora et Labora" ZK 5 is een Nederlands motorvissersvaartuig, toebehorende aan A. Broere te Zoutkamp. Het schip is in 1964 gebouwd, is 16,59 meter lang, meet bruto 39,61 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 169 kW.

Het schip is uitgerust met VHF, radar, echolood en automatische stuurinrichting. Ten tijde van de aanvaring bedroeg de diepgang achter 2,30 meter.

De Hr. Ms. "Willemstad" is een Nederlands marineschip, toebehorend aan het Ministerie van Defensie. Het schip is 51,50 meter lang en wordt voortbewogen door één linksdraaiende en één rechtsdraaiende schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1258 kW.

Het schip is onder meer uitgerust met VHF, radars en automatische stuurinrichting. Ten tijde van de aanvaring bedroeg de diepgang achter 3,80 meter.

B. De ramp

Aan het Korps Landelijke Politie Diensten hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper A. Broere ("Ora et Labora" ZK 5):

Ik ben eigenaar van de kotter "Ora et Labora" ZK 5. Op het moment van de aanvaring was ik in de stuurhut van de ZK 5, waarop ik gezagvoerder ben. Ik wist, dat het marineschip daar voor anker lag. Ik voer op de automatische piloot.

Op het moment van de aanvaring zat ik te knikkebollen. Ik had de marifoon op de P2 staan, waardoor ik verder niets op de navigatiekanalen hoorde. Ook stond de radio aardig hard aan, waardoor ik de geluidssignalen niet heb gehoord. De lichtsignalen heb ik ook niet gezien.

Op het moment van de aanvaring was ik vissende. De rest van de bemanning lag te kooi. Die hebben ook niets gemerkt. Ik voel mij volledig schuldig aan de aanvaring.

Sergant-majoor/schipper W.A.J. Guluck (Hr. Ms. "Willemstad"):

Ik vaar als schipper aan boord van de Nederlandse mijnenjager genaamd Hr. Ms. "Willemstad"; ik loop ook de wacht op de brug. Dat laatste wil zeggen dat ik dan verantwoordelijk ben voor de navigatie. Wij lagen geankerd in positie 53° 32,45' N en 006° 12,6' E, wij waren daar op 25 oktober 1994 omstreeks 17.00 uur voor anker gegaan. In de omgeving werd door meerdere garnalenkotters gevist. Op 26 oktober 1994 rond 04.30 uur, terwijl ik de wacht liep, naderde een vissend

vaartuig. Hij voer een westelijke koers. Wij lagen achter ons anker met de boeg in zuidelijke richting. De wind was zuid-west 4 Beaufort en er liep iets minder dan een halve mijl stroom in westelijke richting. Het zicht was naar ik schatte zeven mijl en het was licht bewolkt.

Ik zag van het vissersvaartuig zijn rode en groene boordlicht, dus hij voer recht op ons aan. Ik pakte de seinlamp en wilde zijn aandacht trekken door te knipperen richting de brug van het vissersvaartuig. Ik kon zijn visserijregistratieteken niet lezen, de afstand was te groot.

Ik gaf de matroos/uitkijk opdracht te blijven knipperen met de seinlamp op de brug van de naderende visser. Ik keek op de radar en zag dat hij een 500 meter van ons verwijderd was. Ik stelde de automaat van de sloopshoorn in werking die dan het signaal van een ankerligger blijft geven. Tegelijk belde ik de commandant uit bed, daar de situatie gevaarlijker werd. Het vissersvaartuig bleef doorliggen. Inmiddels was de commandant op de brug, die door middel van de VHF op kanaal 16 het vissersvaartuig ZK 5 opriep. Het nummer was in het licht van de seinlamp te lezen. Er kwam geen antwoord.

Enkele minuten later ramde de ZK 5 die vissende was de Hr. Ms. "Willemstad" aan bakboordzijde ter hoogte van de brug. Daar de commandant op de brug de leiding had genomen, was ik reeds op weg richting ankerspil, om die eventueel te bedienen.

Luitenant ter Zee 1e klasse A. Schol, commandant (Hr. Ms. "Willemstad"):

Ik ben commandant aan boord van het Nederlandse marinevaartuig, de mijnenjager Hr. Ms. "Willemstad". Ik voer deze week op de Noordzee met de opdracht visserijpolitie- en kustwachttaken te behartigen. Gezien een aantal omstandigheden besloot ik ten noorden van Schiermonnikoog in positie 53° 32,45' N en 006° 12,62' E te ankeren.

Op dinsdag 25 oktober 1994 lieten wij tegen de avond het anker vallen in genoemde positie. De ankerbal werd gehesen en ook werd het ankerlicht en de dekverlichting bijgezet.

Op woensdag 26 oktober 1994 te 04.35 uur werd ik uit mijn slaap gebeld door de dienstdoende wachtsman op de brug van de "Willemstad", dat was schipper Guluck. De schipper meldde dat er een vissersschip op ramkoers lag. Direct begaf ik mij naar de brug en zag dat op een afstand van ongeveer 150 meter aan onze bakboordzijde een vissersvaartuig met het nummer ZK 5 op ramkoers naderde. Ik zag en hoorde dat de uitkijk en de schipper door middel van de sloopshoorn en lichtsignalen de aandacht van de ZK 5 probeerden te trekken. Ikzelf probeerde het nog eens met de VHF op kanaal 16. Er werd aan boord van de ZK 5 niet gereageerd. Hierop ramde de ZK 5 ons aan de bakboordzijde ter hoogte van de brug ongeveer één meter onder het berghout. De ZK 5 stuitte gedeeltelijk terug en lag gestopt; hij haalde zijn vistuigen boven.

Een medewerker van de Algemene Inspectie Dienst, wakker geworden van de sloopshoorn en de daarop volgende klap, stond aan dek en probeerde door te schreeuwen iemand op de ZK 5 tot een reactie te bewegen. Ik schat dat ongeveer vijf minuten na de aanvaring ik door middel van VHF-kanaal 16 contact kreeg met de ZK 5. Daarna schakelden wij over naar VHF-kanaal 10. De ZK 5 bevestigde dat hij ons zojuist had aangevaren en gaf aan er nog wel van te zullen horen. Hij wenste

U 14

ons verder een goede vaart en vervolgde zijn koers, voor ons langs in westelijke richting. Bij controle aan boord van de "Willemstad" bleek dat de scheepshuid ongeveer ter hoogte van de brug, 1 meter onder het berghout ongeveer 20 à 30 centimeter was ingedrukt. De ZK 5 had ons op of nabij een spant geraakt. De totale schade kan ik niet taxeren, maar de Koninklijke marine zal ongetwijfeld het Nederlandse visservaartuig ZK 5 hiervoor aansprakelijk stellen. Van enig persoonlijk letsel van één van de opvarenden is mij niet gebleken.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend verklaard:

Schipper A. Broere ("Ora et Labora" ZK 5):

Op 26 oktober 1994 voer ik als schipper van het vvtg. "Ora et Labora" ZK 5. Ik had rond 04.30 uur de wacht op de brug. Wij voeren benoorden Schiermonnikoog en waren vissende. De vaart was rond drie knopen.

Ik stuurde op de automaat. De marifoon stond op het visserijkanaal P2. Wij hebben aan boord één marifoon. Kanaal 16 stond niet bij.

Wij waren die avond begonnen met vissen.

Om 04.00 uur was ik op de brug gekomen; daarvoor had ik nog geslapen. Om de beurt liepen wij de wacht op de brug. Volgens de wet was ik als enige van de opvarenden die hiertoe bevoegd was. Wij waren met z'n drieën aan boord.

Ik had gezien dat de Hr. Ms. "Willemstad" in dit vaargebied ten anker was gegaan, en wel vlak voor ons. Wij bleven in dit vaargebied vissen en ik wist dat dit schip daar ten anker lag. Wel is het zo, dat het moeilijk was om aan de hand van de lichten van dit schip vast te stellen dat het ten anker lag. Ik vond het niet verstandig dat de Hr. Ms. "Willemstad" daar ten anker lag.

Ik heb niet goed opgelet. Ik werd door de aanvaring opgeschrikt uit mijn knikbollen. Meteen daarna ben ik aan het werk gegaan met manoeuvreren.

Het wachalarm was op deze reis niet aan boord. Dit alarm was in reparatie. Er liep geen uitkijk op de brug. De diepte ter plaatse was ongeveer acht meter. De radar werkte goed.

Op 25 oktober 1994 hebben wij overdag tussen Schiermonnikoog en Rottum ten anker gelegen.

4. Het standpunt van de inspecteur

De omvang van de schade bij deze aanvaring was niet de voornaamste reden om een onderzoek door de Raad voor te stellen; wel de lering die daaruit kan worden getrokken.

De aanvaring van het vissersvaartuig "Ora et Labora" ZK 5 met het ten anker liggende marinevaartuig Hr. Ms. "Willemstad" is geen voorbeeld van veilige navigatie. De ZK 5 was vissende; er werd gestuurd op de automatische piloot. De VHF-installatie was niet ingesteld op kanaal 16. De schipper voerde zelf de navigatie en was alleen op de brug. Hij wist dat het marinevaartuig voor anker lag. De door het marinevaartuig gegeven geluids-, lichtsignalen en oproepen per VHF hadden geen

effect. Schipper Broere verklaarde dat hij zat te "knikkebollen" en niet goed had uitgekeken. Doordat de radio nogal hard aanstond hoorde hij de geluidsseinen niet. Hij werd verrast door de aanvaring. Het marinevaartuig liep ernstige schade op. Resumerend kom ik tot de conclusie dat ondanks de wetenschap van de aanwezigheid van het ten anker liggende schip schipper Broere geen goede uitkijk hield en niet uitluisterde op het voorgeschreven VHF-kanaal. Hij liet zich niet bijstaan toen hij zich vermoeid voelde. De schipper handelde onzorgvuldig; hij bracht daarmee de veiligheid van de opvarenden van beide schepen ernstig in gevaar. Ik stel voor de schipper te straffen door hem de bevoegdheid, om te varen als schipper, te ontnemen voor de periode van twee weken.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Omdat het overdag slecht garnalen vissen is, had de garnalenkoter "Ora et Labora" ZK 5 op dinsdag 25 oktober 1994 overdag ten anker gelegen tussen Schiermonnikoog en Rottum. Tegen het einde van de middag was de ZK 5 weer gaan vissen ten noorden van Schiermonnikoog.

Omstreeks 17.00 uur zag de ZK 5 hoe de mijnenjager Hr. Ms. "Willemstad" vlak voor hem ten anker kwam. Het ankerlicht en de dekverlichting werden op Hr. Ms. "Willemstad" ontstoken. Er werd in dit gebied door meerdere garnalenkoters gevist. Het weer was die nacht licht bewolkt, zicht zo'n 7 mijl en de wind zuidwest 4 Beaufort.

Aan boord van Hr. Ms. "Willemstad" liep op de dagwacht van 26 oktober rond 04.30 uur de sergeant-majoor (schipper) W.A.J. Guluck met een uitkijk de ankerwacht op de brug. De mijnenjager lag achter zijn anker met de boeg in zuidelijke richting. De stroom stond op dat moment om de west met iets minder dan een halve mijl. De schipper zag uit oostelijke richting een vissersvaartuig, hetgeen later de "Ora et Labora" ZK 5 bleek te zijn, recht op zich af komen. Hij zag het rode en groene boordlicht. Hij liet de uitkijk met de seinlamp naar de brug van het vissersvaartuig knipperen, zag op de radar dat de afstand 500 m was, stelde de automatische scheepshoorn in werking en waarschuwde zijn commandant. Deze kwam onmiddellijk op de brug en zag de visser, waarvan hij inmiddels in het licht van de seinlamp het nummer ZK 5 kon lezen, op zo'n 150 m afstand op ramkoers naderen. Hij riep de visser nog op VHF-kanaal 16 op, doch er werd niet gereageerd. Het vissersvaartuig ramde de mijnenjager vol midscheeps, stuitte terug en lag daarna gestopt, waarna het zijn netten begon in te halen. Vanaf het dek van de mijnenjager werd naar de visser geschreeuwd om contact te krijgen, doch er kwam geen enkele reactie. Pas na ongeveer vijf minuten kwam de ZK 5 op VHF-kanaal 16, waarna er werd overgegaan op kanaal 10. De ZK 5 bevestigde dat hij de mijnenjager had aangevaren, gaf aan dat hij er nog wel wat van zou horen, wenste een goede vaart en vervolgde zijn koers in westelijke richting.

Aan bakboordzijde was de scheepshuid van Hr. Ms. "Willemstad", ter hoogte van de brug en 1 meter onder het berghout, zo'n 20 à 30 cm ingedrukt. Er was geen persoonlijk letsel.

Het vissersvaartuig "Ora et Labora" ZK 5 was rond 04.30 uur vissende. De schipper

U 14

liep de wacht op de brug, de twee andere bemanningsleden sliepen. De ZK 5 stuurde op de automaat een westelijke koers met een vaart van drie knoop. De marifoon stond bij op het visserijkanaal P2. Er was een radio op de brug die aardig hard aan stond. De radar stond bij op een bereik van drie mijl. De wachalarminstallatie was (reeds een jaar) van boord voor reparatie.

De schipper zat in zijn stoel te knikkebollen en hoorde of zag niets, terwijl zijn schip recht op de ten anker liggende mijnenjager aanvoer. Door de aanvaring schrok de schipper op en begon onmiddellijk zijn netten te halen en zijn schip vrij van de mijnenjager te manoevreren.

De ZK 5 had geen schade.

Beschouwing

De gang van zaken en aan wiens schuld de aanvaring is te wijten is duidelijk. Hr. Ms. "Willemstad" lag ten anker, voer zijn anker- en dekverlichting en heeft met alle beschikbare middelen getracht de aandacht te trekken van het naderende vissersvaartuig. Dit mocht echter niet baten, de schipper van het vissersvaartuig ZK 5 was ingedommeld op zijn stoel op de brug. Hij hield geen goede uitkijk en schrok pas wakker bij de aanvaring. Hij hield geen luisterwacht op het buitengaats voorgeschreven VHF-kanaal 16, waardoor hij de oproep van het andere vaartuig niet kon horen. En ook al had hij op VHF-kanaal 16 gestaan, dan had hij de oproep waarschijnlijk ook niet gehoord door de aardig hard aanstaande radio.

De Raad acht de aanwezigheid van een amusementsradio op de brug, zowel varend als ten anker liggend, een blijk van slecht zeemanschap.

Een andere, voor het met een automatische stuurinrichting uitgeruste vissersvaartuig voorgeschreven voorziening om de brugwacht dan wel anderen te kunnen alarmeren, de wachalarminstallatie, was reeds een jaar van boord voor reparatie.

De Raad is van oordeel dat de aanvaring van het vvtg. "Ora et Labora" ZK 5 met het ten anker liggende marinevaartuig Hr. Ms. "Willemstad", geheel te wijten is aan de schipper van het vissersvaartuig, die op de brug in zijn stoel in slaap was gevallen, geen goede uitkijk noch luisterwacht hield en reeds gedurende een jaar met een niet aan de veiligheidsvoorschriften voldoende – en dus niet zeewaardig – schip is uitgevaren.

Beslissing

De Raad straft schipper A. Broere, geboren 9 september 1955 en wonende te Zoutkamp, wegens zijn schuld aan de aanvaring door hem de bevoegdheid om als schipper op een vissersvaartuig te varen te ontnemen voor de tijd van één week.

Lering

1. Buitengaats dient luisterwacht te worden gehouden op VHF-kanaal 16.
2. Een spelende radio op de brug is geen blijk van goede zeemanschap.
3. Een bijstaand wachalarm had de schipper mogelijk tijdig kunnen alarmeren.

Aanbeveling

Onderhavig ongeval is gelukkig goed afgelopen. Slechts beperkte schade en geen persoonlijk letsel. De gevolgen hadden echter veel ernstiger kunnen zijn. De Raad constateert in dit verband met bezorgdheid dat er nog steeds schippers en chefs van de wacht, al of niet in hun stoel, in slaap vallen. De Raad beveelt de visserijwereld aan scherp de hand te houden aan en toe te zien op de uitvoering van voorzieningen en regelingen om dit te voorkomen. Een en ander onverlet de controlerende en vervolgingstaak van de Scheepvaartinspectie.

Aldus gedaan door mr U.W. baron Bentinck, voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, A.J. Both en N.J. Pronk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr D.C.J. Bakker, en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van de Raad van 19 mei 1995.

(get.) U.W. Bentinck, D.C.J. Bakker,