

Nr. 39

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Wilhelmina" KW 173, met het Noorse ms. "Leonard", op de Noordzee.

Betrokkene: schipper W.A. Vooijs

Op 4 maart 1996 is het Nederlandse vissersvaartuig "Wilhelmina" KW 173, varende op de Noordzee, in aanvaring geraakt met de Noorse coaster "Leonard".

De "Wilhelmina" KW 173 was op weg van IJmuiden naar de visgronden. De "Leonard" maakte een reis van Odda, Noorwegen, naar Rotterdam.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 12 juli 1996 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 was te wijten aan de schuld van de schipper van het vissersvaartuig "Wilhelmina" KW 173, Willem Arie Vooijs, wonende te Katwijk aan de Rijn.

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. "Wilhelmina" KW 173;
- een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper W.A. Vooijs van het vvtg. "Wilhelmina" KW 173, met bijlage;
- een fotokopie van een verklaring van schipper W.A. Vooijs van het vvtg. "Wilhelmina" KW 173;
- een fotokopie van de werkbon d.d. 6 maart 1996, opgemaakt door ing. N. Groot van de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een faxbericht d.d. 5 maart 1996, ref. Y960194/HE/db, van expertise- en taxatiebureau G.H. Arntz BV, aan de Scheepvaartinspectie, met bijlagen;
- een fotokopie van een Investigation Report, betreffende het vvtg. "Wilhelmina" KW 173, opgemaakt d.d. 5 maart 1996, door G.Th. Koning van de Scheepvaartinspectie, met bijlage;
- een fotokopie van een brief d.d. 7 juni 1996, PKON-kenmerk EA 246, van de Permanente Kontaktgroep Opsporingsdiensten Noordzee, aan de Scheepvaartinspectie met als bijlage het proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling IJmond, no. 06031996.1030.2340, gesloten op 14 mei 1996.

U 39

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 8 november 1996. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden.

De Raad hoorde schipper W.A. Vooijs van het vvtg. "Wilhelmina" KW 173, als betrokkene.

Getuige schipper G. Vooijs van het vvtg. KW 137 is behoorlijk opgeroepen, doch is in verband met werkzaamheden op zee niet verschenen.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 12 juli 1996 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 laatste te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. De schepen

De "Wilhelmina" KW 173 is een Nederlandse rondvisser/spanvisser, toebehorend aan A. Vooijs te Katwijk aan de Rijn.

Het schip is in 1963/64 gebouwd, is 25,93 meter lang, meet bruto 152 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 445 kW.

Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, GPS, Decca en een elektronisch plotsysteem.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zes personen.

De diepgang bedroeg voor en achter circa 3,40 meter. De lading bestond uit vis.

De "Leonard" is een Noors vrachtschip, toebehorend aan H.R.O. Sund te Kopervik, Noorwegen. Het schip is in 1973 gebouwd, is 59,3 meter lang en meet bruto 974 registerton.

Het schip is onder meer uitgerust met autopilot, magnetisch kompas, zeeradar, automatische stuurinrichting en VHF.

De lading bestond uit 873 ton zink.

B. Het ongeval

(1) Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper W.A. Vooijs:

Ik ben sinds mei 1977 werkzaam in de visserij en altijd op de KW 173. Sinds oktober 1994 ben ik schipper op de KW 173. Ik ben in het bezit van het diploma SVa nr. 10571, 10572 en Marcom-A nr. 003969.

Op 4 maart 1996 zijn wij om 08.00 uit IJmuiden vertrokken om te gaan spanvissen. Om circa 09.45 uur zijn wij de netten gaan uitzetten in de positie 52° 28' N, 04° 06' O.

Van circa 11.00 uur tot 11.40 uur hebben wij gehaald en zijn vervolgens gaan stomen

op ware koers 285°, tien minuten lang en vervolgens op ware koers 295°. De radar heb ik onder het stomen op het 6-mijlsbereik gezet, één marifoon stond op kanaal P2, de tweede marifoon was buiten bedrijf door een kapotte zekering; dit was tijdens het vissen. Het weer was goed, met redelijk zicht en lichte regenval, hetgeen behoorlijk op de radar stoorde. De windkracht was 3 à 4 Beaufort, met lichte zeeegang. De snelheid tijdens het stomen was ongeveer 10 mijl; tijdens het stomen voeren wij samen met de KW 137 op. Deze voer ongeveer 3/4 mijl ten zuiden van ons.

Ik was alleen op de brug en de bemanning was aan dek bezig. Op de brug heb ik de normale werkzaamheden uitgevoerd, zoals afstellen van de radar, instellen van de koers etc. Plotseling zag ik op circa 100 meter afstand een schip van stuurboord dwars inkomen, dit schip bleek later de "Leonard" te zijn. Ik zag direct dat ik geen kant meer uit kon en heb direct de motor van vol vooruit naar vol achteruit gezet. Helaas kon ik hiermee een aanvaring niet voorkomen en raakte ik de "Leonard" aan bakboordzijde, net voor de brug tegen de verschansing en de luiken. Een uitwijkmanoeuvre had mijns inziens geen zin, gezien de geringe afstand en de positie van beide schepen. Voor zover ik kan beoordelen heeft de "Leonard" niets gedaan om een aanvaring te voorkomen, niet uitgeweken, geen snelheid teruggenomen en geen signalen gegeven. Na de aanvaring zag ik aan boord van de "Leonard" mensen aan dek lopen. Direct na de aanvaring heb ik de marifoon van kanaal P2 naar kanaal 16 gezet en de "Leonard" opgeroepen. Er werd echter niet gereageerd. Daarna heb ik nog de kanalen 67 en 12 geprobeerd, maar er werd niet gereageerd. Later hebben wij mondeling contact gehad van brug tot brug en zijn op mijn aandringen overgegaan op contact via de marifoon op kanaal 6.

De "Leonard" heeft mijns inziens na de aanvaring pas de motor op stop gezet, want na de aanvaring ben ik naar hem toe gevaren. De positie van de aanvaring was 52° 28,7 N, 3° 56,1 O. Ons schip heeft kopschade boven het hoofdek, alleen in de voorpiek. Twee van onze mensen aan dek hebben lichte kneuzingen opgelopen. Ik kan momenteel nog niet begrijpen dat ik de "Leonard" visueel niet eerder heb gezien, dan pas op 100 meter afstand.

(2) Aan het Korps Landelijke Politiediensten hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper W.A. Vooijs:

Ik ben schipper aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig genaamd "Wilhelmina", voorzien van het visserijregistratienummer KW 173.

Op maandag 4 maart 1996, omstreeks 08.00 uur zijn wij uitgevaren uit de haven van IJmuiden met als bestemming de visgronden. Ik zelf stond toen op de brug. Het zicht was variabel van zo'n 6 mijl tot 1,5 mijl in een bui. Ik heb het zicht niet gecontroleerd aan de hand van de radar. De wind was zuid en later noordwest kracht 3 tot 4 Bft. De radar stond bij op het 6-mijlsbereik. Een marifoon stond op kanaal P2 en de scanner stond op kanaal P1. P1 en P2 zijn marifoonkanalen die door de visserij worden gebruikt, voor het contact van schepen onderling. Er was een marifoon stuk, de zekering lag eruit.

Die maandag zijn wij omstreeks 10.00 uur aan het net gegaan. Wij spannen samen

U 39

met de KW 137. Omstreeks 11.00 uur hebben wij het net gehaald. Dit was in positie 52° 28' N en 004° 02' O. Vanuit deze positie zijn wij een koers voor gaan liggen van ongeveer 289°. Het zicht was toen goed. Wij waren stomende naar een nieuw visbestek. De KW 173 voer volaan zo'n 10 knopen.

Ten tijde van het vissen, spannen met de KW 137, stond de radar bij op een bereik van 0,5 mijl. Daarna ben ik overgegaan op een bereik van 6 mijl. Er lag wat visserij in de buurt, verder niet. Tijdens het vissen voert de KW 137 de navigatie. De onderlinge communicatie vindt plaats op marifoonkanaal P1 of P2, meestal op P2. Toen wij opstoomden, voer de KW 137 aan bakboordzijde achter ons. Ik heb verder niet op de radar gekeken of er nog meer vaart in de buurt was. Tijdens de stoom was mijn bemanning aan dek onder de bak de vangst aan het verwerken.

Het was omstreeks 12.00 uur toen ik ineens aan stuurboord een schip zag. Ik schat dat de afstand ongeveer 100 meter was. Ik heb dit schip niet op de radar gezien, vermoedelijk omdat ik de rain/seaclutter te ver heb opengedraaid. Die vissersschepen waarover ik sprak heb ik op de radar en visueel gezien. Ik heb vanaf de haalpositie de radar namelijk opnieuw afgesteld. Meteen toen ik het schip zag heb ik vol achteruit geslagen. Ik heb geen roer gegeven.

Kort daarop volgde de klap. Ik kon de aanvaring niet voorkomen. Ik heb geen geluidsseinen gehoord. Ik had marifoonkanaal 16 niet bijstaan, dus niets gehoord. Direct na de aanvaring heb ik contact gezocht met het schip op VHF-kanaal 67, 12 en 16, maar kreeg daar geen gehoor op. Ik kreeg later contact met het schip op VHF-kanaal 6, dit na mondeling contact met volk aan dek van dat schip. Op VHF-kanaal 6 heb ik toen alle gegevens uitgewisseld. Ik heb contact gehad met de kapitein van de "Leonard", dat was namelijk de naam van het schip. Ik heb via Arntz, mijn verzekeringsagent, te IJmuiden, de Scheepvaartinspectie in kennis laten stellen.

Ik schat dat de koers voor de aanvaring 195° was. Het visserijteken hing naar mijn weten niet. Ten tijde van de klap riep de schipper van de KW 137 op VHF-kanaal P2: "Wat doe je?". De KW 137 voer zo'n halve mijl achter ons aan bakboordzijde. Ik heb voor de aanvaring geen contact gehad met de KW 137. Hij heeft mij dus niet gewaarschuwd ten aanzien van het gevaar voor aanvaring. Voor de aanvaring was ik gewoon bezig met de navigatie. Ik deed geen ander werk, dat wil zeggen ik was niet bezig met kaarten verbeteren of iets dergelijks.

Ten tijde van de stoom vanaf de haalpositie heb ik zelf de navigatie gevoerd en niet de KW 137.

Op maandag 4 maart 1996, omstreeks 15.45 uur liepen wij de haven van IJmuiden binnen. Ik ben in het bezit van de volgende diploma's SV, SIV, MvM en MM.

Schipper G. Vooijs:

Ik ben de schipper van de "Marijke" KW 137.

Op maandag 4 maart 1996, omstreeks 08.00 uur zijn wij, dat wil zeggen de KW 137 en de KW 173 de haven van IJmuiden uitgevaren naar zee. Wij lagen een koers van 270° voor, en waren onderweg naar de visgronden. Ik stond zelf op de brug en voer zoals gewoonlijk op de automaat. Er waren in totaal vijf bemanningsleden aan boord. Het zicht was redelijk tot goed. Af en toe was er een buitje en het zicht varieerde

van 3 tot 4 mijl, de wind was ongeveer kracht 3 tot 4 Bft. uit het noordwesten. Wij van de KW 137 vissen altijd in span met de KW 173, zo ook nu. Omstreeks 09.45 uur waren wij op ons bestek aangekomen, van waaruit wij de eerste trek gingen maken. Wij hebben toen gezamenlijk 1 trek gemaakt. De marifoons bij ons aan boord stonden aan, te weten één stond er op kanaal P1 (161,300 MHz) en de andere stond op P2 (161,400 MHz). Een van deze marifoons stond bovendien op Dual Watch, zodat wij ook het oproepkanaal 16 konden uitluisteren. Tijdens deze trek voerde ik op de KW 137 de navigatie. Dit is gebruikelijk wanneer wij in span vissen met de KW 173. De radar bij ons stond ook bij, tijdens het varen naar de visgronden stond de radar op een bereik van 6 mijl en tijdens het vissen stond de radar op een bereik van 3 mijl. Ik zag op het radarbeeld dat er ongeveer 10 "collega" vissers bij ons in de buurt lagen. Na de eerste trek hebben wij het net gehaald. Ik zag dat er een hoop troep in zat. In overleg met de KW 173 hebben wij toen besloten om wat westelijker uit te gaan vissen. Ik stuurde vervolgens een koers van 287°, op weg naar ons nieuwe bestek. Het was toen ongeveer 11.45 uur, die dag. Het zicht was op dat moment nog steeds goed, ik schat ongeveer 3 mijl. De radar stond nog steeds bij op een bereik van 3 mijl. Na 5 minuten zo gevaren te hebben zag ik visueel een coaster komen vanuit het noordwesten. Ik zag toen dat de KW 173 ongeveer ten noorden van ons voer. Wij waren toen niet meer aan het vissen. De visserij-dagtekens zijn volgens mij door de bemanning weggehaald, zeker weten doe ik dit echter niet. Terwijl ik dus die coaster aan zag komen, zag ik hem ook op de radar verschijnen.

Ten opzichte van onze voorliggende koers leek het eerst allemaal nog wel goed te gaan.

Het is een bekend feit dat een visserman het er nog wel eens op aan laat komen en soms wat later uitwijkt dan eigenlijk zou moeten. Ik dacht dat in dit geval de KW 173 dit ook zou doen. Wij hebben namelijk vaker in een dergelijke situatie gezeten, dat ging tot nu toe altijd goed. Ik dacht eigenlijk dat hij wel noord over zou gaan, dus als het ware achter de coaster langs, maar ik zag op zicht dat de peiling niet veranderde. Wij liepen op dat moment samen met de KW 173 een snelheid van ongeveer 10 mijl. Ik zag dat de coaster over stuurboord in kwam. Op het laatste moment dacht ik nog dat ik het niet haalde, maar de KW 173 wel. Omdat ik dacht dat hij op het laatste moment wel achterlangs zou gaan, ben ik alvast bij gaan draaien, om ook achter die coaster langs te gaan. Toen ik zag dat het wel fout moest gaan, heb ik geroepen op kanaal P2 naar mijn maat op de KW 173: "Willem wat gebeurt er?". Er kwam toen geen antwoord. Ik zag toen dat de schepen elkaar inmiddels op een afstand van 100 meter waren genaderd, een aanvaring was toen niet meer te voorkomen. Ik zag vervolgens dat de schepen elkaar raakten. De KW 173 raakte met zijn kop de bakboordsflank van de coaster, vlak voor zijn brug. Ik heb op kanaal 16 voor de aanvaring niemand horen roepen. Wij bevonden ons toen in de positie die u zojuist aangaf. Na de aanvaring hebben de schippers onderling de gegevens uitgewisseld op kanaal 6 van de marifoon en is de coaster naar Rotterdam gevaren. Wij zijn toen weer naar de haven van IJmuiden gevaren. Er waren ook nog

U 39

twee jongens licht gewond geraakt op de KW 173, deze zijn in de haven door een arts onderzocht, maar het viel allemaal wel mee.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend verklaard:

Schipper W.A. Vooijs:

Mijn vader is eigenaar van de KW 173. Gerrit Vooijs, de schipper van de KW 137, is een neef van mij.

Tijdens het vissen deed de KW 137 de navigatie.

Ik had technische problemen met de andere VHF. Deze was pas defect geraakt, onder het stomen naar de vislocatie deed hij het weer en na het halen ontdekte ik dat hij het weer niet deed. Het bleek dat de zekering eruit lag. Dit is de reden dat ik niet op kanaal 16 uitluisterde. Van de werkende VHF had ik de dual-watch afgezet. In het algemeen heb ik een scanner bijstaan op kanaal 16, maar deze stond zacht of uit, in ieder geval niet in de normale gebruikstand. Ik heb hem zelf zacht of uit gezet om te voorkomen dat hij ging rondzingen; ik heb hem daarna niet meer aangezet. Het telefoneren deed ik met behulp van de autotelefoon.

Het zicht was 3 à 4 mijl. Op het moment van de aanvaring was er geen sprake van regenbuien, voor zover ik mij herinner.

Ik stuurde op de automaat.

Ik was op de brug toen ik het andere schip zag; ik ben tijdens het stomen niet van de brug geweest. Ik was bezig met het afstellen van de radar, met name de regenclutter, zo bleek achteraf, was het probleem. Ik had deze ingesteld op een bereik van een halve mijl. Op het 3-mijlsbereik en 6-mijlsbereik probeerde ik met behulp van de brilliance en de gain de radar weer opnieuw in te stellen, omdat ik mijn neef niet goed zag.

Ik heb daar waarschijnlijk te veel aandacht aan besteed. Ik heb de "Leonard" niet op de radar gezien. Uiteindelijk heb ik de radar wel goed gekregen, dit was na de aanvaring. De radar was circa 1 jaar oud.

Toen ik de "Leonard" zag, was mijn eerste gedachte om vaart te verminderen, voor koers veranderen was geen tijd meer. Ik wist dat ik uitwijkplichtig was. Toen ik, vlak voor de aanvaring, mijn neef op de VHF hoorde waarschuwen, had ik de "Leonard" al gezien.

Op het moment van de aanvaring sloegen wij al vol achteruit. Aanvankelijk haperden de hendels, omdat ik ze tegelijkertijd achteruit wilde halen, dit moet één voor één gebeuren, waarbij eerst het toerental moet worden teruggenomen. De mensen aan dek werden gealarmeerd doordat ik voor de klap al vol achteruit sloeg.

Ik herinner mij dat wij onder een rechte hoek de "Leonard" hebben geraakt en niet onder een schuine hoek, zoals op de door u getoonde tekening is te zien. Ik heb vlak voor de aanvaring geen koers veranderd.

Na de aanvaring duurde het lang, voordat ik over de VHF contact met de "Leonard" kreeg, ik heb geprobeerd op diverse kanalen op te roepen. Na de aanvaring ben ik achter de "Leonard" aangevaren, omdat deze doorvoer.

Ik laat u op het door u getoonde plotkaartje zien, waar de aanvaring plaatsvond en

waar wij VHF-contact hebben gekregen met de "Leonard". De positie van de aanvaring heb ik op de GPS gemarkeerd, niet op de trackplotter. Mijn neef voer aan mijn bakboordzijde. Ik keek regelmatig naar buiten. Achteraf heb ik geconstateerd dat er wel wat dode hoeken in het uitzicht naar buiten zitten. Deze worden veroorzaakt door de betimmering om de raamspijlen. Ik vermoed dat de "Leonard" in zo'n dode hoek heeft gezeten.

In het algemeen verander ik op minimaal 1 mijl van koers als ik moet uitwijken, meestal eerder. In een situatie als deze had ik minimaal op 1 mijl maatregelen genomen om een aanvaring te voorkomen.

Wij hebben een magnetisch kompas, 1 radar (Furuno), autopilot, GPS en Decca. De GPS is gekoppeld aan de trackplotter. Er is een hut achter de brug, daar staat de grote middengolf-zender.

Naar ik mij herinner stond de bakboorddeur van het brughuis open.

Na de aanvaring heb ik gezien dat de rainclutter van de radar nog aan stond, daardoor gaf de radar geen goed beeld. Toen ik deze uitzette, kreeg ik weer een goed beeld. Ik weet dat de rainclutter een gedeelte van de echo's onderdrukt.

Ik weet niet meer of de visserij-dagmerken al waren weggehaald.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Twee licht gewonden en schade aan beide vaartuigen was het gevolg van de aanvaring van het vissersvaartuig "Wilhelmina" met het Noorse vrachtschip "Leonard". Beide schepen waren varende; beide met een snelheid van circa 10 mijl per uur. Het weer was buig met variërend zicht. Op de KW 173 was de radar ingesteld op 6-mijlsbereik. De VHF-installatie stond op kanaal P2, en was niet afgestemd op het voorgeschreven kanaal 16. Schipper Vooijs voerde zelf de navigatie en was alleen op de brug. Hij nam de koerskruiser pas waar op een afstand van circa 100 meter; een vaartmanoeuvre kon toen de aanvaring niet meer voorkomen. Gezien de positie van de KW 173 kon kruisende scheepvaart worden verwacht.

Ook op de "Leonard" werd volgens mij geen goede navigatie gevoerd.

De verklaringen van de stuurman zijn niet geheel eensluidend; de koerskruisende vissersschepen waren hem bekend. Rond 12 uur zaten de schepen op een onderlinge afstand van circa 1½ à 2 mijl. Er werden onvoldoende maatregelen genomen ter voorkoming van de aanvaring toen niet gereageerd werd op de VHF-oproep, die de stuurman kort voor de aanvaring zou hebben gedaan. Er werden geen geluidsseinen gegeven. Mogelijk is het wisselen van de wacht van invloed geweest op het vaststellen van gevaar voor aanvaring, hoewel stuurman Lokoy er ook van uitging dat het vissersvaartuig wel op het laatste moment zou wijken.

Ik kom tot de conclusie dat schipper Vooijs zijn primaire taak, het houden van goede uitkijk en luisterwacht, ernstig heeft verwaarloosd. Hij heeft zich niet gehouden aan het gestelde in Bekendmaking aan de Zeevisvaart no.61/1989: "Grondbeginselen in acht te nemen bij wachtlopen op zee op de brug"; hij bracht daarmee de veiligheid van de opvarenden ernstig in gevaar. Ik acht schipper Vooijs van de KW 173 verantwoordelijk voor het ontstaan van de aanvaring en stel voor hem te straffen door hem de bevoegdheid om te varen als schipper te ontnemen voor de periode van twee weken.

U 39

Typerend in dit onderzoek is de zinsnede in de verklaring van schipper Gerrit Vooijs tegenover de politie, "dat het een bekend feit is, dat de visserman het er nog wel eens op aan laat komen en soms wat later uitwijkt dan eigenlijk zou moeten". Ook de stuurman van de "Leonard" liet zich in die zin uit; ook uit meerdere onderzoeken van de Raad is dit aspect gebleken. Dit gedrag heeft reeds meerdere malen geleid tot ernstige aanvaringen met soms fatale afloop. Met betrekking tot dit gedrag door vissers, wijs ik met nadruk op voorschrift 8 van de Bepalingen.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 4 maart 1996 was de "Wilhelmina" KW 173 om 08.00 uur uit IJmuiden vertrokken om samen met de "Marijke" KW 137 te gaan spanvissen. Het weer was goed, redelijk zicht bij een lichte regenval, wind zuidwest kracht 3 à 4 Bft. Na een eerste trek stoomden beide vissersvaartuigen om circa 11.40 uur weer op met een vaart van circa 10 knoop, op een koers van 285° en na 10 minuten op 295°. De KW 137 voer circa 3/4 mijl ten zuiden van de KW 173. Op de KW 173 was één van de marifoons die ochtend defect geraakt, de andere stond op kanaal P2 voor verbinding met zijn collega. De dual-watch mogelijkheid was afgezet. De scanner stond bij op kanaal P1, maar was dichtgedraaid vanwege rondzingen. De schipper liep de wacht op de brug, hij had zijn radar bij het opstomen op 6-mijlsbereik geschakeld. Bij het vissen had hij op ½-mijlsbereik gestaan om nauwkeurig positie te kunnen houden op zijn collega. Deze voerde dan de navigatie. Bij het opstomen voerde de schipper van de "Wilhelmina" zelf zijn navigatie.

Ten tijde van de aanvaring was het zicht circa 3 à 4 mijl en regende het niet. De schipper was voortdurend op de brug en was bezig met het afstellen van de radar, omdat hij op het 3- en 6-mijlsbereik zijn collega niet goed op zijn scherm zag. De bemanning was aan dek onder de bak de vangst aan het verwerken.

Om circa 12.00 uur zag hij plotseling over stuurboord, op ongeveer 100 meter, een schip inkomen. Dit bleek later de Noorse kustvaarder "Leonard" te zijn. Hij had dit schip niet eerder waargenomen, noch op de radar noch visueel. Normaliter zou hij op minimaal een mijl maatregelen hebben genomen als hij moest uitwijken, zoals in dit geval.

De schipper wist dat hij uitwijkplichtig was, sloeg vol achteruit, doch kon een aanvaring niet meer voorkomen en raakte de "Leonard" midscheeps onder een nagenoeg rechte hoek. Een koersverandering had hij niet meer kunnen inzetten. Door het achteruitslaan gealarmeerd, rende zijn bemanning van onder de bak naar achteren. Nadat hij de kustvaarder al had waargenomen, hoorde hij vlak voor de aanvaring op kanaal P2 zijn collega roepen. De "Leonard" voer na de aanvaring nog een stuk door en de schipper van de KW 173 voer achter hem aan. Het duurde even voor er VHF-contact tot stand kwam. Pas nadat de schepen weer dichterbij elkaar waren gekomen en er mondeling contact was geweest met het personeel aan dek van de "Leonard" kwam er verbinding op VHF-kanaal 6 tot stand en konden er gegevens worden uitgewisseld.

De KW 173 had schade aan de kop boven het hoofddek en twee mensen hadden

lichte kneuzingen opgelopen. De schipper begreep niet waarom hij de "Leonard" niet eerder had gezien.

De schipper van de KW 137 was een neef van de schipper van de KW 173. Hij had zijn beide marifoons bijstaan op kanaal P1 en kanaal P2, terwijl één van de installaties op dual-watch ook op kanaal 16 uitluisterde. Zijn radar stond op 3-mijlsbereik. Hij voer ten zuiden van de KW 173 en zag omstreeks 11.50 uur visueel en daarna ook op de radar in het noordwesten de kustvaarder "Leonard" over stuurboord inkomen. Hij dacht dat het allemaal nog wel goed ging. Het was volgens hem een bekend feit dat een visserman "het er nog wel eens op aan liet komen", en soms wat later uitweek dan eigenlijk zou moeten. Hij dacht dat de KW 173 dat in dit geval ook zou doen en op het laatste moment wel om de noord, achter de kustvaarder langs zou draaien. Zelf begon hij alvast over stuurboord om de noord te draaien om achter de kustvaarder langs te gaan. Hij zag op een gegeven moment dat het fout ging en riep op kanaal P2 zijn collega op. Hij kreeg geen antwoord. Daarna vond de aanvaring plaats. Op kanaal 16 had hij geen eventuele oproep van de "Leonard" gehoord.

Om circa 12.00 uur gaf aan boord van de "Leonard" de kapitein de wacht over aan zijn stuurman. Het schip was geladen en voer op de autopilot op een koers van 185° met een vaart van circa 10 knoop. De bestemming was Rotterdam. Op 30° over bakboord op circa 2 mijl had hij twee kruisende vissersvaartuigen, welke geen vistuigen hadden uitstaan en volle vaart liepen. Dit gaf hij aan de stuurman door, waarna hij naar beneden ging om te eten.

De stuurman voer reeds 30 jaar als stuurman, waarvan 9 jaar aan boord van de "Leonard". Hij had een daglichtradar bijstaan op een bereik van 6 mijl. Hij zag dat de vissersvaartuigen met hoge vaart in zijn richting kwamen en was in de veronderstelling dat ze, zoals ze meestal doen, op het laatste moment achter hem langs zouden varen. Om daarover enige zekerheid te krijgen riep hij één keer op VHF-kanaal 16 op, doch kreeg geen antwoord. Hij behield koers en vaart en gaf geen geluids- of lichtseinen, terwijl hij nog steeds aannam dat het dichtstbijzijnde vissersvaartuig op het allerlaatste moment wel op korte afstand achter hem langs zou draaien. Even later, om circa 12.05 uur, werd de "Leonard" over bakboord aangevaren door het vvtg KW 173. Na de aanvaring heeft hij de voortstuwning op stop gezet. Volgens hem was het stuurhuis van het vissersvaartuig voor de aanvaring niet bezet. Onmiddellijk na de aanvaring zag hij iemand over het achterschip naar het stuurhuis rennen en vanuit de voorsteven diverse personen aan dek verschijnen. De kapitein zat in de messroom te eten toen hij een harde klap hoorde en het schip voelde schudden. Door de patrijspoot aan bakboord zag hij op zeer korte afstand de voorsteven van een vissersvaartuig in tegenovergestelde richting passeren. Hij ging direct aan dek en zag dat zijn schip was aangevaren door de KW 173. Op de brug kreeg hij uiteindelijk op VHF-kanaal 6 verbinding met de KW 173, waarna de nodige gegevens betreffende de aanvaring en de schepen konden worden uitgewisseld.

Er waren geen gewonden. De schade aan de "Leonard" bestond uit een deuk van 30 cm, een beschadigde railing over een lengte van 5 meter en een ongeveer 50 centimeter ingezet luikhoofd, alsmede lichte schade aan de opbouw over bakboord.

U 39

De schipper van de KW 173 had over de VHF aan de kapitein van de "Leonard" medegedeeld dat hij de "Leonard" niet had gezien.

Beschouwing

De KW 173 was aan het opstomen, niet bezig met de uitoefening van de visserij, en was dus een varende werktuiglijk voortbewogen schip. Het zicht was 3 à 4 mijl. De 3/4 mijl zuidelijk van de KW 173 varende KW 137 had de uit het noordwesten naderende kustvaarder "Leonard" eerst visueel en daarna ook op radar tijdig waargenomen. De KW 173, die dichterbij de "Leonard" zat, had dit schip dus zeker in zicht moeten hebben.

De schipper van de KW 173 nam de "Leonard" pas op circa 100 meter waar en heeft dus niet goed uitgekeken. Hiervoor geldt geen enkel excuus.

De Raad begrijpt dat de schipper zijn radar tijdens het opstomen wilde afregelen, omdat hij deze daarna bij het spanvissen weer hard nodig had om goed positie te kunnen houden op zijn collega, de KW 137. Het is echter geen reden om niet regelmatig uit te kijken naar andere scheepvaart. Ook een betimmering om de raampijlen die onder een bepaalde hoek het uitzicht beperken, zoals op de KW 173, mag geen reden zijn voor het niet goed uitkijken door de wachtsman op de brug. Bij een koers/vaart van de "Leonard" van 185°/10 knoop en van de KW 173 van 295°/10 knoop, is de kustvaarder de KW 173 in een peiling van 35° op diens stuurboordboeg genaderd. De KW 173 was dan ook uitwijkplichtig en had ruim op tijd doeltreffende maatregelen moeten nemen om een aanvaring te vermijden. De schipper gaf aan dat hij in een situatie als deze, indien hij de "Leonard" tijdig had gezien, op minimaal 1 mijl al maatregelen zou hebben genomen om een aanvaring te vermijden.

Nu zag hij de "Leonard" pas op circa 100 meter en wilde vol achteruit slaan. Dit haperde aanvankelijk even, omdat hij de hendels tegelijkertijd achteruit haalde, in plaats van één voor één. Op het moment van de aanvaring sloeg de KW 173 vol achteruit. Het achteruit slaan was op zich een goede handeling en heeft de klap van de aanvaring en de schade waarschijnlijk enigszins beperkt. De schipper kwam er niet toe om ook nog het roer stuurboord aan boord te leggen.

Aan boord van de KW 173 werd geen luisterwacht gehouden op het voorgeschreven VHF-kanaal 16. Eén installatie was defect en de andere stond op kanaal P2 voor verbinding met het andere vissersvaartuig. De dual-watch mogelijkheid had de schipper afgezet en de VHF-scanner stond dichtgedraaid vanwege rondzingen. Mede gelet op de positie van het vissersvaartuig in de scheepvaartroute, heeft de schipper hier zeer onzorgvuldig gehandeld en ontzegde hij zich hierdoor de mogelijkheid om eventueel door een ander schip te worden gealarmeerd voor een gevaarlijke situatie.

De stuurman van de "Leonard" verklaarde, dat hij één keer voor de aanvaring op VHF-kanaal 16 had opgeroepen. Door de KW 173 kon dat niet worden gehoord.

Op de KW 137 had men dit echter ook niet gehoord, hoewel daar een VHF-installatie op dual-watch, onder andere op kanaal 16, stond.

De schipper van de KW 137 had de "Leonard" wel gezien en begon zelf al stuurboorduit te draaien. Hij heeft helaas pas in een te laat stadium zijn collega opgeroepen.

Aan boord van de "Leonard" zag de kapitein bij zijn wachtovername aan de

stuurman de beide vissersvaartuigen op een afstand van circa 2 mijl naderen op een kruisende koers. Het bevreemdt de Raad enigszins dat de kapitein vervolgens van de brug ging en niet de passage van de vissersvaartuigen, die toch een gevaarlijke koers voor de "Leonard" stuurden, afwachtte.

De stuurman zag de vissersvaartuigen en ook dat er één op een gevaarlijke koers in zijn richting kwam en niet de passende maatregelen nam om uit te wijken. Hij voer al zo'n 30 jaar als stuurman en ging er vanuit dat het vissersvaartuig, zoals gebruikelijk, wel op het allerlaatste moment achter hem langs zou draaien. Een gevaarlijke aanname, zoals later bleek. Hij maakte zich wel enige zorgen en probeerde tevergeefs met het vissersvaartuig op kanaal 16 contact te krijgen. Helaas bleef het bij één oproep en deed hij verder niets. Hij waarschuwde noch zijn kapitein, noch gaf hij enig licht- of geluidsein om de aandacht van het naderende vissersvaartuigen te trekken, noch deed hij enige manoeuvreerhandeling die had kunnen bijdragen aan het vermijden van de aanvaring. Pas na de aanvaring zette hij de telegraaf op stop.

De Raad is van oordeel dat weliswaar aan boord van de "Leonard" de kapitein niet van de brug had mogen gaan toen hij de op een gevaarlijke koers naderende vissersvaartuigen had gezien, dat de stuurman weinig deed om het vissersvaartuig te alarmeren en geen maatregelen nam die het beste bijdroegen aan vermijding van de aanvaring en dat de schipper van de KW 137 te laat trachtte zijn collega te alarmeren, doch dat de schuld aan de aanvaring in hoofdzaak ligt bij de schipper van de KW 173, die onvoldoende heeft uitgekeken, niet uitluisterde op VHF-kanaal 16 en, terwijl hij daartoe de plicht had, geen of te laat maatregelen nam ter vermijding van een aanvaring.

Beslissing

De Raad straft schipper Willem Arie Vooijs, geboren 18 augustus 1961 en wonende te Katwijk aan de Rijn, wegens zijn schuld aan de aanvaring door hem de bevoegdheid om te varen als schipper op een vissersvaartuig te ontnemen voor de tijd van twee weken.

Lering

1. Wederom is gebleken dat het niet houden van goede uitkijk tot een aanvaring kan leiden.
2. Schippers van vissersvaartuigen dienen er op toe te zien dat er wordt uitgeluisterd op VHF-kanaal 16. Door niet uit te luisteren ontzegt men zich de mogelijkheid van alarmering door anderen voor een naderende gevaarlijke situatie.
3. De slechte reputatie, dat vissersvaartuigen pas op het laatste moment uitwijken, leidde er in dit geval toe dat een collega-schipper te laat opriep om te waarschuwen voor het naderende schip en dat de stuurman van het naderende schip veronderstelde, dat het vissersvaartuig wel op het allerlaatst zou uitwijken.

U 39

Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, N.J. Pronk en A.J. Both, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van de Raad van 8 november 1996.

(get.) U.W. Bentinck, D.J. Pimentel