

Nr. 15

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Neeltje Cornelis" HD 16, met het produktieplatform "L13-FC-1"

Betrokkene: schipper K. Sluiter.

Op 31 augustus 1995 is het Nederlandse vissersvaartuig "Neeltje Cornelis" HD 16, varende op de Noordzee, in aanvaring gekomen met het produktieplatform "L13-FC-1"

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 22 januari 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 is te wijten aan de schuld van de schipper van het vissersvaartuig "Neeltje Cornelis" HD 16, Klaas Sluiter, wonende te Den Helder.

1. Gang van het gehouden onderzoek

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

- een staat van inlichtingen betreffende het vvtg. "Neeltje Cornelis" HD 16;
- een ambtsedig proces-verbaal opgemaakt door een ambtenaar van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Afdeling Bijzondere Taken, Maritiem Politie Team, Unit IJmuiden, nr. 208/335/1995, opgemaakt en gesloten op 10 oktober 1995, inclusief bijlagen.
- een "staat van voorgescreven bemanning" van het vissersvaartuig "Neeltje Cornelis" HD 16.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 5 maart 1996.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink.

De Raad hoorde schipper K. Sluiter als betrokkene en kok/matros H. Sluiter als getuige, beiden van het vissersvaartuig "Neeltje Cornelis" HD 16.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 22 januari 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.

U 15

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

2. Uit het vooronderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Neeltje Cornelis" HD 16, is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Firma C. Sluiter & Zn. te Den Helder. Het schip is in 1979 gebouwd, is 33,05 meter lang, meet 275 GT en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1387 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, elektronische plotter en GPS. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning totaal uit vijf personen.

B. De Ramp

Aan het Korps Landelijke Politiediensten hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kok/matros H. Sluiter:

Ik vaar nu twee jaar als kok/matros op de visserij. Ik heb de visserijschool gedaan, maar heb geen diploma. Ik ben in het geheel niet in het bezit van een schooldiploma. In de nacht van 30 op 31 augustus 1995 was ik alleen op de brug van de HD 16. Wij draaien aan boord om beurten de wacht. De schipper – mijn vader – deelt de wachten in.

Op 31 augustus 1995, om 00.00 uur ben ik op wacht gekomen. Ik heb de wacht toen van mijn vader overgenomen. Wij waren toen vissende. Mijn vader is toen naar zijn kooi gegaan. Het schip stond op de stuurautomaat, één radar stond aan op een bereik van zes mijl, het zicht was goed. De wind was ongeveer 3 Bft. en kwam van achteren in. Ik weet niet meer welke koers wij toen voeren. Er stond een lichte deining. Ik was gewoon wakker en hield zelf de uitkijk. Ik zat in de stoel achter het roer. Wij voeren achter de HD 266 aan. Die voer voor ons op twee streken over bakboord op een afstand van ongeveer één mijl.

Op een gegeven moment voeren wij plotseling tegen het platform aan. Ik voelde een stevige schok en hoorde een luide klap. Ik heb toen gelijk de marifoon op kanaal 16 bijgezet. Ik heb daar niets over gehoord en ik heb niemand geroepen over de marifoon. Wij voeren gewoon plotseling tegen dat platform aan. Ik zat denk ik gewoon niet op te letten.

Ik heb dat platform nog wel gezien toen wij op ongeveer vier mijl er vanaf waren. Het zat toen bijna recht voor ons, maar ik heb er verder niet op gelet.

Wij voeren ten tijde van de aanvaring op gewone vissnelheid. Dat was ongeveer vijf mijl per uur. Toen wij er tegenaan zaten heb ik de reguleur gelijk stop gezet. Mijn vader kwam toen ook direct op de brug. Ik ben toen naar beneden gegaan. Mijn vader heeft het van mij overgenomen. Ik heb dat platform nooit meer gezien. Het staat wel op de elektronische zeekaart, waar onze track ook ingeplot wordt. Mijn vader heeft die nu al gewist.

Ik had geen slaap. Het wachalarm stond daarom ook niet aan. Ik had genoeg

geslapen die dag. Het alarm als een schip binnen een bepaald bereik van de radar komt, stond ook niet aan, omdat dat anders de hele tijd afgaat.

Schipper K. Sluiter:

Op woensdag 30 augustus 1995, omstreeks 24.00 uur, waren wij met de HD 16 vissend op de Noordzee. Wij bevonden ons toen ongeveer in de positie 53° 15'.73 N en 004° 06'.08 O. Ik heb toen de wacht overgegeven aan mijn zoon H. Sluiter en ben toen te kooi gegaan. De hut waarin deze kooi zich bevindt is direct achter en gelijkvloers met de stuurhut en staat met de stuurhut in verbinding door middel van een deur.

Op donderdag 31 augustus, omstreeks 01.10 uur, schrok ik wakker van enkele klappen. Ik ging direct naar de stuurhut, waar bleek dat wij een aanvaring hadden gehad met een productieplatform in de positie 53° 16'.00 N en 004° 12'.06 O. Het zicht was op dat moment goed, ongeveer tien mijl, de wind was ongeveer 3 Bft. en er stond een lichte deining. Over de oorzaak van de aanvaring kan ik u niets mededelen.

Op het moment van de aanvaring waren wij vissend. Ik heb in eerste instantie het schip vrijgevaan van het platform en heb de marifoon, die op kanaal 16 stond, harder gezet. Nadat wij goed vrij waren van het platform ben ik de schade gaan opnemen, wij hadden schade aan de kop aan bakboordzijde en de bakboordvoortuistraad was gebroken. Nadat wij deze hadden gerepareerd zijn wij doorgedaan met vissen.

Op vrijdag 1 september zijn wij Den Helder binnengelopen en heb ik de verzekering en de Scheepvaartinspectie in kennis gesteld van het gebeurde. Het platform waar wij mee in aanvaring zijn geweest staat in de elektronische zeekaart op de plotter. De door ons gevaren koersen heb ik inmiddels gewist. Ik heb mijn zoon, die niet in het bezit is van de benodigde papieren, wacht laten lopen om hem op te leiden. Ik heb met hem de afspraak dat hij mij waarschuwt als er uitgeweken moet worden of als het zicht slechter wordt. Ik zelf ben in het bezit van het diploma SW V. Ik heb er niet aan gedacht om via de VHF contact op te nemen met het door ons aangevaren platform of om de Kustwacht van het gebeurde in kennis te stellen.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper K. Sluiter:

Ik heb het proces-verbaal van de politie nog gezien nadat het was uitgewerkt. Ik heb nooit meer iets over een boete of iets dergelijks gehoord. Wij waren maandag vertrokken.

In het totaal waren wij met vijf man aan boord. Behalve mijn zoon was iedereen gediplomeerd.

Mijn zoon en ik liepen beurtelings wacht; ook de anderen, zoals de machinist, liepen de wacht. Ik weet niet wat voor diploma de machinist had.

Mijn zoon was niet gediplomeerd; hij was bezig met zijn opleiding. Hij was

U 15

ongeveer een jaar aan boord. Ik wilde hem door middel van de praktijk opleiden door hem zelfstandig wacht te laten lopen. Ik heb mijn zoon destijds, gedurende ongeveer een half jaar, zelfstandig wacht laten lopen. Ik realiseer mij nu dat dit onder mijn eigen verantwoording was, toen dacht ik daar iets anders over. Het feit dat het mijn zoon betrof kan hierbij een rol hebben gespeeld. De opzet was dat het zelfstandig wachtlopen zou gebeuren met het wachtalarm bij. In dit geval heb ik het wachtalarm, dat niet altijd aan staat, niet bijgezet. Het radaralarm staat nooit aan omdat ik dit nogal storend vind. In de praktijk gaat dit altijd goed. Ik denk dat ik bij de wachtoverdracht aan mijn zoon het betreffende eiland wel heb gezien. Volgens mij heb ik toen ook de felle knipperlichten van het eiland nog gezien. Ik heb geen specifieke wachtorders met betrekking tot dit eiland gegeven. In het algemeen geldt voor mij dat deze eilanden op ongeveer een halve mijl gepasseerd dienen te worden.

Ik weet niet of andere schepen hebben gewaarschuwd dat het fout zou gaan. Toen ik na de aanvaring in het stuurhuis kwam zag ik de poten van het produktie-eiland. Het eiland was boven de poten verlicht. Na de aanvaring deed ik onze dekverlichting ook aan. Het zicht was goed. Ik heb het eiland of de Kustwacht niet opgeroepen. Ik wist niet op welk kanaal het eiland uitluisterde en ik dacht dat wij te ver weg waren om de Kustwacht op te roepen. Wel heb ik de VHF op kanaal 16 gezet.

Wij komen wel vaker in de buurt van dergelijke eilanden.

Na de aanvaring dreven wij van het eiland af. Toen we goed vrij waren en het een en ander hadden gerepareerd, zijn wij weer gaan vissen.

De dag voor het ongeval was het niet bijzonder druk geweest. Volgens mij had mijn zoon voldoende slaap gehad. Ik weet niet of hij in slaap is gevallen. Mijn zoon heeft aan mij verteld dat hij niet goed heeft opgelet.

Wij hebben aan boord een Ship Mate videoplotter. Deze bevat geen elektronische zeekaart. Wij brengen zelf allerlei navigatiepunten zoals booreilanden, boeien en dergelijke in deze plotter. Ook dit eiland was door ons in de plotter ingevoerd.

Kok/matros H. Sluiter:

Ik heb het proces-verbaal van de politie na ondertekening nog gezien.

Ik voer op de stuurautomaat, koers ongeveer NNO, vaart ongeveer vijf à zes mijl per uur. De radar stond op een bereik van zes mijl. Nadat ik de wacht had overgenomen ben ik, in opdracht van mijn vader, achter die andere kotter aangegaan. Deze kotter zat toen ongeveer op tweeëneenhalf à drie mijl recht vooruit. Ik heb de andere kotter aldoor in het oog gehad totdat de klap kwam; daarna heb ik niet meer op hem gelet. Ik heb waargenomen dat hij het eiland aan bakboord is gepasseerd; hij liep daarbij het eiland goed vrij.

Ik ben in de stoel gaan zitten. Deze staat midden voor op de brug. Ik had een goed uitzicht vanaf die plaats. Beurtelings keek ik op de radar, de videoplotter en naar buiten.

Tegen de brug aan staat een portaalmast. Deze neemt het zicht weg op ongeveer dertig graden; verder zijn er geen belemmeringen.

Ik moest mijn vader waarschuwen als er problemen waren; in dit geval was er geen sprake van problemen.

De plotter was gewoon afgesteld; ik kan mij niet herinneren of hij te fel stond. Ik heb het eiland, dat goed verlicht was, na de wachtoverdracht zowel op de radar als met het blote oog op ongeveer vier mijl afstand gezien; ik kon de flikkerlichten ervan waarnemen. Het eiland zat toen niet recht vooruit. Ik heb ook nog andere eilanden gezien. Ik dacht dat alles goed zou gaan. Ik ben met niets anders dan de navigatie bezig geweest.

Geheel onverwacht voeren wij tegen het eiland aan.

Ik ben niet in het bezit van een diploma. Ik liep ongeveer een jaar zelfstandig de wacht. In het totaal waren vijf man aan boord; allen liepen de wacht. In het algemeen staat het wachalarm aan. Het radaralarm stond nooit aan. Omdat ik mij niet moe voelde of slaperig was heb ik dit alarm niet aangezet. De trek ervoor had ik nog geslapen. Aan het eind van een zware week kan er nog wel eens vermoeidheid optreden. Ik ben niet tijdens de wacht in slaap gevallen.

Ik ben tot het vierde jaar op de visserijschool in Den Helder geweest. Ik ben niet geslaagd voor het examen. Ik ga nu weer terug naar school.

Er was aan boord niet gedronken. Ik heb geen gezondheidsproblemen; ik ben lichamelijk gekeurd. Ik heb in dit geval niet goed opgelet.

4. Het standpunt van de inspecteur

Aan de Raad is voorgesteld om dit ongeval te onderzoeken omdat door onverantwoord vaargedrag een situatie ontstond die gemakkelijk tot een omvangrijke ramp had kunnen leiden. De wachtdoende opvarende was duidelijk niet voor zijn taak berekend en de schipper was in belangrijke mate zelf verantwoordelijk voor de aanvaring. Zoals de verbalisanten al vaststelden had de schipper nagelaten om de middelen die hem ten dienste stonden te gebruiken en liet hij de wacht waarnemen door een opvarende die daarvoor geen bevoegdheid had. Het wachalarm stond niet bij en ook het radaralarm was niet ingeschakeld. Toch werd gevist in een gebied met veel gevaren voor de navigatie en de visserij en niet op een rustig plekje waar een dergelijke aanpak misschien wat minder onverantwoord zou zijn geweest. Als de schipper echt de bedoeling had gehad om zijn zoon op te leiden door hem daar 's nachts alleen de wacht te laten lopen, dan moet worden vastgesteld dat een dergelijke opleiding niet de juiste normen van goed zeemanschap bijbracht. Ook de schipper handelde niet met goed zeemanschap, want het is onacceptabel om na een zelf veroorzaakte aanvaring geen contact te zoeken met de andere partij of daarvan direct mededeling te doen aan de bevoegde autoriteiten. Het productieplatform was een kwetsbaar object met niet voor niets een daar omheen ingestelde veiligheidszone. Van de ervaren schipper mocht verwacht worden dat hij het gevaar van de situatie kon inschatten en verbinding zou zoeken met het platform of de Kustwacht. De schipper heeft onnodig het imago van de visserij beschadigd. Het is onbegrijpelijk dat de wachtsman het overdadig verlichte platform niet heeft opgemerkt. Hij volgde een schip dat over bakboord voor hem uitvoer en werd verrast door een platform aan bakboord. De schipper en zijn zoon hebben de veiligheid van hun schip, de opvarenden en de bemanning van het platform ernstig in gevaar gebracht. De aanvaring was uitsluitend het gevolg van hun handelen. De aanvaring was mede een gevolg van het handelen van de schipper omdat de schipper moet worden aangesproken voor het besluit om het wachalarm en de radaralarmering wel of niet

U 15

bij te zetten en de schipper bepaalde dat zijn daartoe niet bevoegde zoon de wacht waarnam. Naar mijn mening is een maatregel van tucht wenselijk. Als de wachtsman gediplomeerd was geweest zou ik de Raad zeker een voorstel hebben gedaan om ook zijn bevoegdheid voor enige tijd te ontnemen. Ik moet nu volstaan met een voorstel voor een maatregel ten aanzien van de schipper.

Ik stel u voor om hem zijn bevoegdheid om als schipper te varen te ontnemen voor een periode van één week.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Neeltje Cornelis" HD 16 was op 30 augustus omstreeks middernacht vissende op 10 zeemijl noordwest van het verkeersscheidingsstelsel van Texel. Het was goed weer, de wind westzuidwest, kracht 3 Bft. en goed zicht. Om 24.00 uur gaf de schipper de wacht over aan de opkomende wachtsman, zijn zoon, en ging te kooi. De radar stond bij op een bereik van 6 mijl. Er werd genavigeerd op de elektronische plotter, waar de schipper de nodige boeien, wrakken en mijnbouwinstallaties, w.o. het productieplatform L13-FC-1, zelf had ingezet. Er werd gestuurd op de stuurautomaat. Het wachtalarm noch het radaralarm stond bij. De schipper had geen instructie gegeven om die bij te zetten. Later verklaarde de schipper dat hij normaliter wel met het wachtalarm aan voer, doch het was nu niet bijgezet. De radaralarmering werd nooit gebruikt omdat deze veelvuldig alarmeerde en als storend werd ervaren.

De wachtsman had 4 jaar de visserijschool bezocht doch geen diploma behaald. Hij voer nu al ruim een jaar op de HD 16 en liep al geruime tijd alleen de wacht op de brug. Door hem zelfstandig de wacht te laten lopen wilde de schipper de wachtsman in de praktijk opleiden.

Omdat hij geen slaap had vond ook de wachtsman het niet nodig om het wachtalarm aan te zetten. Hij had de trek ervoor nog geslapen. Hij verklaarde dat hij geen alcohol had gedronken en niet vermoeid was.

Bij het overgeven van de wacht had de schipper hem gezegd achter een 2 streken over bakboord en ongeveer 1 à 2 mijl voor de HD 16 uit varende kotter aan te varen. De koers was volgens de wachtsman ongeveer noordnoordoost en de vaart 5 à 6 mijl. Nadat hij de wacht had overgenomen ging hij in de middenvoor op de brug staande stoel zitten. Vanaf die plaats had hij een goed uitzicht, hij keek beurtelings op de radar, de videoplotter en naar buiten. Op een mijl of 4 afstand had hij het productieplatform nog gezien, zowel op de radar als met het blote oog; het platform was goed verlicht en hij had ook nog een aantal andere eilanden gezien.

Hij dacht dat alles goed ging, totdat hij plots om circa 01.05 uur een stevige schok voelde en met enkele luide klappen tegen het platform L13-FC-1 aanvoer. Hij verklaarde pertinent dat hij niet had geslapen op zijn wacht, doch niet goed had opgelet. Hij zette onmiddellijk de reguleur van de motor op stop en de marifoon op kanaal 16 bij.

De schipper was wakker geschrokken van de klappen, ging onmiddellijk naar de brug, zag de poten van het platform en begon zijn schip vrij te manoeuvreren. Tevens zette hij de marifoon kanaal 16 harder. Nadat het schip vrij was ging hij de schade opnemen. De HD 16 had schade aan de kop over bakboord en bakboords

voortuistraad was gebroken. Na reparatie van de voortuistraad kon de visserij worden voortgezet.

Er werd geen contact opgenomen met het platform, omdat de schipper niet wist op welk kanaal het platform uitluisterde en hij meende dat hij te ver weg zat om de Kustwacht op te kunnen roepen. Anderzijds werd er ook vanaf het platform niet opgeroepen.

Op vrijdag 1 september liep de HD 16 Den Helder binnen waarna de schipper, zo verklaarde hij, de verzekering en de Scheepvaartinspectie in kennis stelde van het gebeure. De politie kwam aan boord en de schipper gaf toe dat hij tegen het productieplatform L13-FC-1 was aangevaren.

De mijnbouwinstallatie L13-FC-1 is een bemand gasproductieplatform van de Nederlandse Aardolie Maatschappij. Ten tijde van de aanvaring was het platform niet in productie vanwege onderhoud. Dit betekende dat op het platform de productievoorzieningen weliswaar drukloos waren, maar niet gasvrij. In de bij de aanvaring betrokken 3 zogenaamde "risers", dit zijn aan de buitenzijde van het platform uit zee omhoog lopende gasleidingen, stond echter wel druk. Deze leidingen zijn voorzien van beschermende buitenmantels om, in geval van een aanvaring of aandrijving, de kans op extreme gevolgen zoals brand of explosie te verkleinen. In dit geval bleven de binnenleidingen gelukkig intact.

Een platformbemanningslid werd die nacht wakker van het schudden van het eiland en hoorde het geluid van een scheepsmotor. Het eiland schudde wel meer en dat verontrustte hem niet zozeer. Hij dacht dat het de "supplier" was die hij hoorde en dat die vroeger was dan gebruikelijk. Hij keek op zijn horloge en zag dat het 01.05 uur was. Hij ging naar het toilet en zag toen hij terugkwam door het raam van zijn hut een visserschip met de bommen uit wegvaren. Even heeft hij nog overwogen iemand te waarschuwen, doch hij dacht dat het niet ernstig was en ging weer slapen. Een ander bemanningslid had wel een klap gehoord 's nachts doch was doorgeslapen. Hij keek de volgende ochtend om 06.00 uur over de railing en zag dat het platform was aangevaren.

De schade bestond uit ingedrukt hekwerk van het onderste zogenaamde "spider" dek, een zich onder het platform bevindend stelsel van looppaden dat de zes poten van het platform onderling verbindt, alsmede een deuk respectievelijk krassen in drie nabij poot D lopende gaspijp-leidingen. Er werden ook schilfers groene verf aangetroffen.

De Kustwacht werd ingelicht dat het platform vermoedelijk door een vissersvaartuig was aangevaren. De Kustwacht verzocht hierop op 31 augustus alle groepen waterpolitie om uit te zien naar een vissersvaartuig met schade, hetgeen uiteindelijk leidde tot aanhouding van de HD 16 in de haven van Den Helder op vrijdagmorgen 1 september.

Beschouwing

Het is gelukkig allemaal goed afgelopen en heeft alleen geleid tot materiële schade in de vorm van verbogen hekwerk, krassen en deuken in gasleidingen van het platform, een gebroken voortui en een gedeukte boeg van de HD 16. Het had echter

U 15

in een aanzienlijk ernstiger ramp kunnen uitmonden indien het platform in productie was geweest en de HD 16 een gasleiding zodanig had aangevaren dat deze lek was geraakt.

Uit het schadebeeld blijkt dat de aanvaring waarschijnlijk voor een deel is opgevangen door de uitstaande stalen voortuidraad van de HD 16. Uit de 24 schuine inkepingen op één van de "risers" valt af te leiden dat daar een staaldraad, waarschijnlijk het voortui, met grote kracht langs geschrokken is. De top van de giek heeft waarschijnlijk het hekwerk voor een stuk weggedrukt tot het voortui brak, terwijl de boeg een andere "riser" heeft geschampt en de deuk van 11 cm daarin heeft veroorzaakt. Dit komt ook overeen met een door een onderzoekscommissie van de NAM plausibel geacht aanvaringsscenario.

De aanvaring

Vanaf de door de schipper van de HD 16 genoemde positie van 24.00 uur naar de positie van de aanvaring om 01.05 uur geeft een behouden koers van de HD 16 van 070° rw en een vaart van 4 knoop. Tussen 24.00 en 01.00 uur stond er een zwakke zuidoostelijke stroom van 0.5 knoop. De wachtsman volgde de voor hem op 2 streken over bakboord varende kotter en verklaarde dat hij deze het platform ruim aan bakboord zag passeren. Recht vooruit was zijn weg waarschijnlijk vrij doch de, weliswaar geringe, stroom heeft hem over stuurboord verzet op het platform. Het platform had hij op circa 4 mijl nog waargenomen, daarna nog in relatie met de voor hem varende kotter, doch om onverklaarbare redenen was hij zich kennelijk niet bewust van zijn eigen gevaarlijke koers naar het platform.

Vlak voor het brughuis bevinden zich over stuurboord en bakboord vrij dikke portaalmasten. Het is denkbaar dat de stuurboords mast de wachtsman het uitzicht op het platform enigszins zou hebben belemmerd. Ook zou het mogelijk zijn dat de radar hinder ondervond van de portaalmasten in de vorm van kleine blinde sectoren dan wel slechte of valse echo's in de peiling van de masten, zonder dat de wachtsman dat gewaar was. De elektronische plotter had echter geen belemmeringen van dien aard en het platform stond in de plotter aangegeven, verklaarde de schipper. De wachtsman had in ieder geval ook daarop kunnen waarnemen dat hij het platform naderde; hij verklaarde ter zitting dat hij beurtelings naar buiten keek, op de radar en op de plotter en dat hij met niets anders bezig was geweest dan met de navigatie. Dit zo zijnde verbaast het de Raad dat een niet over het hoofd te zien en goed verlicht platform eigenlijk vanaf 4 mijl afstand niet meer bewust wordt geobserveerd. De Raad kan dan ook niet anders concluderen dan dat de wachtsman hoogstwaarschijnlijk in de stoel in slaap is gevallen, dan wel anderszins gedurende enige tijd "afwezig" is geweest.

Het wachtalarm en radaralarm

Ingevolge een wettelijke verplichting (Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 47/1989 artikel 3) dient de schipper er op toe te zien dat de wachtalarminstallatie in werking is wanneer uitsluitend door een chef van de wacht op de brug wacht wordt gelopen. Tijdens het uitoefenen van de visserij mag de wachtalarminstallatie afhankelijk van

de bedrijfsomstandigheden buiten werking worden gesteld wanneer de schipper zulks verantwoord acht.

De HD 16 was om 24.00 uur, toen de schipper de wacht overdroeg aan de wachtsman weliswaar vissende, doch de bedrijfsomstandigheden waren niet van dien aard dat deze het buiten werking stellen van het wachalarm rechtvaardigden. Integendeel, er liep een onervaren en niet gediplomeerde wachtsman alleen op de brug terwijl de overige bemanningsleden, evenals de schipper vanaf 24.00 uur, in kooi lagen.

De schipper heeft het wachalarm niet bijgezet en hiermede onverantwoordelijk gehandeld.

De wachtsman zelf vond het niet nodig om het wachalarm bij te zetten omdat hij zich niet vermoeid voelde. Met klem wil de Raad de vissers er op wijzen dat dit nooit een reden mag en kan zijn om het wachalarm niet bij te zetten. Vaak voelt men zich niet vermoeid maar sluimert men toch weg, vooral in de nachtelijke uren, als het rustig is, het lekker warm is op de brug en men even tot rust komt in de stoel. Bovendien is het wachalarm niet alleen tegen het in slaap vallen van de man op de brug, doch vooral ook om anderen te alarmeren indien de alleen lopende chef van de wacht om één of andere reden "afwezig" zou zijn door bijvoorbeeld een black out, ongelukkig vallen, buiten bewustzijn raken, een hartaanval etc. Omtrent het radaralarm bestaan geen wettelijke uitrustings- noch gebruiksvoorschriften. Of en hoe men het gebruikt is vooral afhankelijk van het gebied waar men vaart en het beleid van de kapitein of schipper.

VHF kanaal 16

Als één van de eerste handelingen na de aanvaring zette de wachtsman de marifoon bij op kanaal 16. Ook van de schipper was het, toen hij op de brug kwam, één van de eerste handelingen om kanaal 16 van de marifoon harder te zetten.

Klaarblijkelijk stond die nacht aan boord van de HD 16 het marifoonkanaal 16 af of dichtgedraaid. Voor alle schepen op zee geldt echter een internationale uitluisterplicht op dit kanaal voor nood- en veiligheidsverkeer. De Raad onderkent dat er te veel onnodig op dit kanaal wordt gesproken en dat er soms oneigenlijk van dit kanaal gebruik wordt gemaakt, doch dit mag geen reden zijn om het dan maar weg te draaien.

Door het kanaal dicht te draaien ontzegde de wachtsman zich de mogelijkheid dat een collega visser of een ander schip hem eventueel kon waarschuwen voor de gevaarlijke koers die hij stuurde. Ook het platform had hem, indien men de HD 16 had zien aankomen, niet kunnen bereiken.

De Raad is van oordeel dat het dichtdraaien van het VHF kanaal 16 of het helemaal niet bezet zijn op dit kanaal, zoals op de HD 16, een zeer slechte zaak is. De schipper behoort hier op toe te zien.

U 15

Indien een schip uitgerust is met een VHF scanner dient kanaal 16 op zee te allen tijde op luisteren op de marifoon gekozen te zijn en niet op de scanner te zijn ingesteld.

Doorvaren na aanvaring

De schipper had in dit geval van een aanvaring van kanaal 16 gebruik moeten maken om het platform op te roepen en de Kustwacht, teneinde de aanvaring door te geven en nader te informeren of op het platform alles in orde was.

Ingevolge artikel 358a van het Wetboek van Koophandel is de kapitein of schipper verplicht, voor zoverre hem dit mogelijk is, aan de andere bij de aanvaring betrokken schepen, in dit geval het platform, op te geven de naam van zijn schip, van de haven waar het thuisbehoort en van de havens van waar het komt en waarheen het bestemd is.

Door na de aanvaring door te varen, zonder contact te zoeken met het productieplatform, gaf de schipper niet alleen blijk van slecht zeemanschappelijk gedrag, het is ingevolge artikel 474 van het Wetboek van Strafrecht ook strafbaar.

Het productieplatform L13-FC-1

De beschermende buitenmantels om de "riser" gasleidingen hebben in ieder geval bij deze aanvaring hun waarde bewezen. Indien de HD 16 de "risers" zodanig vol had aangevaren dat de binnenleidingen lek waren geraakt, waren de gevolgen mogelijk ernstiger geweest.

In dit verband vraagt de Raad zich af of dergelijke "risers" niet beter binnen de poten dan wel langs de binnenzijde hiervan omhoog kunnen worden gevoerd in plaats van aan de kwetsbare buitenzijde.

Evenals thans ook met de HD 16 heeft de Raad in het verleden helaas reeds vele malen moeten vaststellen dat schepen zich ophouden in de verboden veiligheidszone, welke met een straal van 500 meter rondom een mijnbouwinstallatie (boortoren of productieplatform) ligt. In dit geval vaart het vissersvaartuig HD 16 daadwerkelijk met een redelijke klap tegen het platform, enkele bemanningsleden van het platform voelden het platform wel schudden, doch omdat dit wel vaker schudde werd hierop door hen geen onmiddellijke actie genomen.

Alhoewel de veiligheid van een platform niet helemaal het terrein van de Raad is, vraagt de Raad zich toch af of een actievere alarmering van de bemanning van het platform, indien een schip onverwacht binnen de 500 meter komt, door bijvoorbeeld een radar met radaralarm, niet is aan te bevelen.

De wachtsman

De wachtsman, zoon van de schipper, had weliswaar enkele jaren de visserijschool bezocht, doch geen diploma behaald dat hem de bevoegdheid zou hebben gegeven om zelfstandig de wacht op de brug te lopen.

Ingevolge artikel 336 van het Vissersvaartuigenbesluit is de schipper verplicht er voor zorg te dragen dat een gediplomeerde chef van de wacht aan dek de zeewacht loopt. De schipper verklaarde ter zitting voldoende gediplomeerd personeel aan boord

te hebben, doch hij wilde zijn zoon, door hem alleen de wacht te laten lopen, in de praktijk van het varen opleiden. Dat dit dan volledig onder zijn verantwoordelijkheid gebeurde realiseerde hij zich achteraf pas.

Door zijn niet gediplomeerde zoon alleen de wacht op de brug te laten lopen heeft de schipper niet alleen de veiligheid van zijn eigen schip en bemanning in gevaar gebracht, doch ook die van de andere scheepvaart dan wel platforms en hun bemanningen.

De Raad acht de schipper schuldig aan de aanvaring van de HD 16 met het gasproductieplatform L13-FC-1. Deze aanvaring kon gebeuren omdat de schipper een niet bevoegde wachtsman, zijn zoon, in strijd met de voorschriften, als chef van de wacht zelfstandig alleen de wacht op de brug liet lopen, waarbij deze in de stoel zittend in slaap is gevallen, dan wel anderszins afwezig was. De schipper had tevens nagelaten het wachalarm bij te zetten en erop toe te zien dat het VHF veiligheidskanaal 16 bij stond.

Beslissing

De Raad straft schipper Klaas Sluiter, geboren 28 februari 1946 en wonende te Den Helder, wegens zijn schuld aan de aanvaring door hem de bevoegdheid om als schipper op een zeevissersvaartuig te varen te ontnemen voor de tijd van één week.

Lering

1. Schippers dienen er voor te waken dat niet gediplomeerd personeel op de brug alleen de wacht loopt. Het is niet alleen verboden doch brengt ook de veiligheid van eigen schip en bemanning alsmede van anderen in gevaar.
2. Ook tijdens de visserij, varend tijdens een trek, dient de wachalarminstallatie aangezet te worden indien er uitsluitend door een chef van de wacht op de brug wordt wachtgelopen en de bedrijfsomstandigheden het buiten werking stellen niet rechtvaardigen.
3. De Raad herhaalt voorts een waarschuwing uit 1975 en 1994 : Wanneer de automatische stuurinrichting bijstaat en er is slechts één man op wacht, blijkt dit wederom aanmerkelijke gevaren met zich mee te brengen, vooral indien de betreffende wachtsman zijn verantwoordelijkheid niet voldoende bewust is, en 's nachts in een veelal warm stuurhuis op een stoel gaat zitten. Het is de taak van de schippers om aan deze gevaren aandacht te besteden.
4. Op zee dienen schepen te allen tijde uit te luisteren op het VHF veiligheidskanaal 16. Schippers dienen hierop toe te zien.
5. Doorvaren na een aanvaring zonder met het andere schip, of platform, contact op te nemen en de naam van zijn schip, thuishaven en haven van bestemming op te geven is verboden.

U 15

Aanbeveling

Bezien of bij mijnbouwinstallaties pijpleidingen of zogenaamde "risers" niet aan de binnenzijde van de poten van een platform omhoog kunnen worden gevoerd in plaats van aan de kwetsbare buitenzijde.

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv. voorzitter, E. Bakker en J. van Urk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman, in aanwezigheid van de secretaris, ter openbare zitting van de Raad van 5 maart 1996.

(Get.) P. Neleman, D.J. Pimentel