

Nr. 25

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Jenny" UK 161, vissende op de Noordzee, door het Nederlandse vissersvaartuig "Wouter Senior" GO 41.

Betrokkene: schipper G.J. 't Mannetje ("Wouter Senior" GO 41)

Op 14 augustus 2000 is het Nederlandse vissersvaartuig "Jenny" UK 161, vissende op de Noordzee, aangevaren door het Nederlandse vissersvaartuig "Wouter Senior" GO 41.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 2001 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 Nederlandse vissersvaartuig "Wouter Senior" GO 41, George Jacob 't Mannetje, wonende te Stellendam.

1. Gang van het gehouden onderzoek

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig "Jenny" UK 161;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper G.J. 't Mannetje van het vvtg. "Wouter Senior" GO 41;
3. een fotokopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Waterpolitie, Afdeling IJmond, Groep IJmuiden, nr. 2000015130-1, opgemaakt en gesloten op 31 oktober 2000, met bijlagen;
4. fotokopieën van diverse kranteberichten;
5. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper T. Kramer van het vvtg. "Jenny" UK 161;
6. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van matroos R.F. Snoek van het vvtg. "Jenny" UK 161, met bijlagen;
7. twee kleurenfoto's van de schade aan het vvtg. "Jenny" UK 161.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 12 oktober 2001.

U 25

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De Raad hoorde schipper G.J. 't Mannetje van het vvtg. "Wouter Senior" GO 41, als betrokkene en schipper T. Kramer van het vvtg. "Jenny" UK 161, als getuige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 7 juni 2001 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. Het schip

De "Jenny" UK 161 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan zeevisserijbedrijf Brands B.V. te Urk. Het schip is in 1981 gebouwd, is 39,94 meter lang, meet 406 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1765 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS, drie VHF's, twee radars, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, GPS en elektronische plotter.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zes personen. Voorts waren er twee passagiers aan boord.

De "Wouter Senior" GO 41 is een Nederlands vissersvaartuig, mede in eigendom toebehorend aan de heer G.J. 't Mannetje te Stellendam. Het schip is uitgerust met onder andere drie VHF's, twee radars, GPS en elektronische plotter en is 40 m lang. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zeven personen. De diepgang bedroeg voor 3,20 meter en achter 4,80 meter.

B. De aanvaring

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

Schipper G.J. 't Mannetje ("Wouter Senior" GO 41):

Ik vaar reeds 29 jaar op boomkorkotters, waarvan de laatste 6 jaar als schipper op de GO 41. Ik ben in het bezit van de diploma's SV-A, Marcom A en het groot vaarbewijs. Ik ben tevens mede-eigenaar van de GO 41.

We zijn om 02.00 uur op 14 augustus 2000 vertrokken uit IJmuiden. Als gevolg van problemen met de hoofdmotor zijn we teruggekeerd naar IJmuiden. Omstreeks 04.30 uur waren deze problemen verholpen en zijn wij wederom vertrokken naar de visgronden.

Ik heb zelf de stoomwacht genomen. Beide radars stonden bij, één op het 6 mijlsbereik en één op het 12 mijlsbereik. De VHF's stonden bij op de kanalen 16, 61 en 69. De navigatieverlichting brandde. Het wachtalarm stond niet bij. Ik heb mijzelf afgemeld bij vertrek uit de haven bij de verkeersbegeleidingsdienst.

Toen wij vrij waren van de ankerliggers (koers circa 280° op de gyro) heb ik de

radars gecontroleerd en binnen 6 mijl waren geen andere vaartuigen waarneembaar. Daarna heb ik visueel gecontroleerd of er geen andere schepen in de buurt waren, dat was niet het geval. Op de radar met het 12 mijlsbereik, zag ik net buiten de 6 mijl twee schepen die bij ons vandaan liepen.

Omstreeks 05.00 uur ben ik naar de machinekamer gegaan, om een rondje te maken en te controleren of de problemen, die wij eerder die nacht gehad hadden, met cilinder no. 1 werkelijk verholpen waren. Dit was het geval.

Na ongeveer 5 à 10 minuten was ik weer terug op de brug. Onze snelheid was 11½ à 12 knopen, koers nog steeds 280°. Het zicht was goed, 7 à 8 mijl, de zee was kalm.

Toen ik bovenkwam was de plotter uitgevallen. Ik ben, zonder rond mij heen te kijken en zonder op de rader te gaan kijken, direct aan de slag gegaan met de plotter. Omstreeks 05.30 uur hoorde ik een grote klap, wij waren achterop een ander vaartuig gelopen. Dit bleek de UK 161 te zijn, die was bezig met het zetten van zijn netten.

De dekverlichting brandde helder.

Ik heb net voor de aanvaring geen geluidsseinen van de UK 161 gehoord, noch heb ik hem over de VHF horen roepen.

Direct na de aanvaring zijn wij iets doorgevaren, zo'n 1 à 2 mijl, en hebben wij contact gehad over de VHF met de UK 161. Ik heb direct gevraagd of er bij hem aan boord persoonlijke ongelukken waren gebeurd en of hij water maakte. Er waren aan boord van de UK 161 geen gewonden en hij maakte geen water. De bemanning van de GO 41 heeft het schip gecontroleerd. Wij maakten geen water en hadden slechts lichte kopschade.

De schade aan boord van de UK 161 was zodanig dat zij terug moesten naar IJmuiden. Wij konden onze visreis gewoon voortzetten.

Wij hebben die dag regelmatig contact gehad over de VHF en de Satcom C met de UK 161.

Ik hecht er waarde om te stellen dat ik tussen 05.00 uur en de aanvaring bezig was met de plotter, ik ben niet in slaap gevallen.

Wij zijn op vrijdag 18 augustus omstreeks 04.00 uur binnengelopen in IJmuiden.

Schipper T. Kramer ("Jenny UK 161"):

Ik heb ruim 28 jaar gevaren op viskotters en ik ben sinds 10 jaar schipper. Ik bezit het dienstdiploma SW V en ik ben sinds vijf jaar schipper op de huidige UK 161. Wij vertrokken op maandag 14 augustus te omstreeks 03.30 uur uit IJmuiden om te vissen met de boomkorren. Het was de eerste reis na een vakantie van twee weken, waarin het schip een hellingbeurt had gekregen. Ik nam zelf de eerste wacht. Wij waren te 04.00 uur buiten de pieren. Ik stuurde een westelijke koers en passeerde zonder problemen het ankergebied. Er lagen vijf à zes schepen ten anker. Ik stopte te 05.00 uur, om te gaan vissen. De bemanning was aan dek en de dekverlichting brandde vol aan. De positie was op dat moment 12 mijl in peiling van 285° van de pieren en de koers was 280° op de automatische piloot. Het was windstil weer, zeer helder. Ik had beide radars bij, op het 3-mijlsbereik. De VHF stond bij op de kanalen 16, 67 en P4. De ramen van de brug stonden open. De bemanning had de wekkerkettingen en netten reeds over de verschansing buitenboord gebracht. De gieken waren half getopt.

U 25

Plotseling hoorde ik de stuurman schreeuwen: "Vooruit, vooruit". Ik zette direct de reguleur op vooruit, maar voordat de schroef draaide, volgde er een klap van een aanvaring. Ik zag aan stuurboordzijde de GO 41 op volle kracht voorbij varen, hij had een zware boeggolf. Hij stopte op ongeveer een mijl afstand, ik zag dat op de radar. Ik riep hem op kanaal 16, zeker vijf à zes keer, maar ik kreeg eerst geen antwoord. Ik kreeg pas antwoord toen hij stil lag. Ik zei: "GO 41, wat doe je nou?". Hij zei: "Sorry, sorry, ik heb je niet gezien". Ik kreeg het idee dat er niemand op de brug was. Ik verwachtte nog een klap van de giek te krijgen, maar dat bleef uit. Zijn gieken waren half getopt. Ik had hem reeds gehoord op de VHF toen wij nog aan de kant lagen. Hij kwam terug van zee omdat hij problemen had met de motor. Het tijdstip van de aanvaring was circa 05.15 uur. Wij hebben ongeveer 15 minuten gestopt gelegen, om het uitstomen van de netten voor te bereiden. Ik volgde de werkzaamheden vanaf de brug. De positie was 52° 32' Nb en 004° 11' Ol, verkregen met behulp van GPS. Wij wisselden gegevens uit en ik ging terug naar IJmuiden. Onze schade bleek aanzienlijk te zijn. Er zat een flinke deuk in het achterdek en verschansing, het dek was opgestuikt, de roerbouten waren afgebroken en de straalbuis was gescheurd. De achtertanks waren lek, maar wij hebben geen olie verloren.

Ik lag te 08.00 weer aangemeerd in IJmuiden. Het bleek dat de machinist in de motorkamer tegen de trap gevallen was en verschillende blauwe plekken had, maar niets gebroken. Ook was er een matroos met een stijve nek, maar verder waren er geen gewonden. De schade wordt thans hersteld te Urk bij Scheepswerf Metz.

Matroos R.F. Snoek ("Jenny" UK 161):

Ik heb ruim 20 jaar gevaren op schepen in de boomkorvisserij. Ik bezit het diploma S 7 en ik vaar sinds ongeveer drie jaar op de UK 161.

Op maandag 14 augustus 2000 kwam ik, samen met de andere opvarenden, aan dek om de vistuigen klaar te maken en uit te zetten voor de eerste trek. De dekverlichting stond aan, het dek was goed verlicht. Ik stond aan bakboordzijde. Ik was bezig met de kuilstrop naast het luikhoofd van het visruim. Plotseling hoorde ik het geruis van een varend schip. Het was de GO 41, met een zware boeggolf. Ik riep naar de schipper: "Vooruit, vooruit, er komt een kotter aan". Wij werden vol geraakt op het achterschip, onder een schuine hoek. Door de klap werden wij naar bakboord weggezet en kwamen direct weer los van de andere kotter. Toen hij dwarsop was zag ik iemand vanuit de kombuis naar de brug rennen, binnendoor. Ik kon dat zien, omdat de buitendeur openstond. Tot mijn verbazing bleef de kotter nog enige tijd door-varen. Naar mijn mening was de brug op het moment van de aanvaring onbemand, dat hebben ook de anderen bij ons aan dek gezien.

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

Schipper T. Kramer ("Jenny" UK 161):

Ik ben zetschipper aan boord van het vissersschip genaamd "Jenny" UK 161. Ik ben de vaste schipper aan boord van de UK 161. Ik ben in het bezit van de diploma's

SW V, SW VI en Marcom A. Mijn verklaring van geschiktheid voor de zeevaart en keuringen voor ogen en oren zijn in orde. Die verklaringen zijn alle verlengd op 4 februari 2000. Het certificaat van deugdelijkheid is geldig tot 1 oktober 2000.

Ik vaar nu vijf jaar als schipper op de UK 161. Ik heb totaal tien jaar ervaring als schipper op dit soort schepen. In totaal vaar ik al 27 jaar aan boord van vissersschepen. Vandaag, 14 augustus 2000, omstreeks 02.00 uur waren wij aan boord van de UK 161. Het schip was inmiddels al vol gebunkerd met brandstof. We hebben tot omstreeks 03.30 uur het schip gereed gemaakt voor vertrek en om te gaan vissen op de Noordzee. Omstreeks 03.30 uur zijn wij uit de haven van IJmuiden naar zee vertrokken met totaal acht man, waaronder twee passagiers. Wij zijn vanuit IJmuiden west overgegaan, om buiten de 12 mijlszone de eerste trek te gaan doen.

De GO 41 heb ik op de marifoon horen roepen, toen hij tussen de pieren van IJmuiden zat en er motorproblemen waren en dat de GO 41 vervolgens weer voor de kant ging, wij lagen toen nog binnen.

Later, na ons, is de GO 41 weer naar buiten gegaan. Tussen 05.15 uur en 05.30 uur ben ik gestopt. We hadden met z'n allen een bakkie boven. De bemanning ging vervolgens aan dek om beide kuilen dicht te knopen. Alle dekverlichting brandde en buiten de normale navigatieverlichting heb ik twee rode, rondom schijnende, lichten aangedaan. Dit doe ik altijd bij het uitzetten van de netten. Het was nog donker. Ik had één radar bij met het bereik op 3 zeemijl. De ene marifoon stond bij op kanaal 16 en de andere op het kanaal P4 en kanaal 16. De geografische positie waarin we gestopt lagen, was 52° 32' Nb en 004° 11' Ol en gelegen buiten de 12 zeemijlen. Eén van de bemanningsleden heeft die positie genoteerd met het daarbij behorende tijdstip 05.30 uur, als zijnde positie en tijdstip van de aanvaring.

Wij lagen ongeveer 15 à 20 minuten gestopt. De bemanning was bezig aan dek om het vistuig overboord te zetten. Ik bedien dan de winches op de brug. Een van de bemanningsleden riep: "Vooruit, vooruit", zijn naam is Riekelt. Ik heb toen de hendel op vooruit gezet, nadat ik ook had gezien dat achter ons de GO 41 kwam aanzetten. Ik zag dat de GO 41 zeker 13 knopen liep. De tuigen waren aan dek, de GO 41 was niet vissende. Ik heb de hendel van de motor te ver doorgedrukt. Het is een direct omkeerbare motor, eerst moet de handel iets naar voren worden gedrukt om te starten, vervolgens kan dan vol vooruit worden gegeven. Maar al had de motor gepakt, dan had het al te laat geweest. De GO 41 was al te dichtbij, zijn nummer kon ik goed lezen. Ik heb over de marifoons niets horen roepen. Direct nadat ik de eerste keer de motor probeerde, volgde de klap achter. Voor een tweede keer had ik geen tijd. Ik schrok hevig. Na de klap schoof de GO 41 aan stuurboord voorbij, nog steeds volaan draaiend. Ik heb toen de GO 41 op marifoonkanaal 16 ongeveer zes keer opgeroepen, ik kreeg geen antwoord. Vervolgens ben ik aan dek gegaan om de schade te bekijken. Ik heb de bemanning opdracht gegeven om beneden te kijken op eventuele lekkage. Vervolgens ben ik weer teruggegaan naar boven om de GO 41 weer op te roepen. Inmiddels was de GO 41 één zeemijl van ons weg. Na drie keer heb ik op kanaal 16 contact gekregen met de GO 41. De schipper van de GO 41 gaf het antwoord: "Sorry, sorry ik heb je niet gezien". Wij zijn toen later naar marifoonkanaal 15 gegaan. Ik heb toen gezegd dat wij naar binnen gingen om de schade op te nemen. Ik heb later ook de reder gebeld. Wij zijn toen naar IJmuiden gestoomd. Het weer was goed, goed zicht, geen neerslag op dat moment en windstil.

U 25

Niemand heeft letsel opgelopen. De machinist heeft wel een paar blauwe plekken opgelopen, die is tegen de trap gesmakt.

Ik denk dat er niemand op de brug van de GO 41 was, die stoomde na de aanvaring gewoon door. Toen wij gestopt waren, heb ik rondom gekeken en op de radar of er iemand in de buurt was. Op het moment dat ik gestopt lag en de bemanning die met de netten bezig was, was ik vleugellam, ik kon dan geen kant op. Tijdens het gestopt liggen heb ik niet meer gekeken.

De schade moet nog goed worden vastgesteld, de verzekering is nu aan boord. De gasolie tanken zitten ook achterop in beide zijden. In het midden zit de stuurmachiniekamer. Ik heb verder niets meer aan de verklaring toe te voegen.

Schipper G.J. 't Mannetje ("Wouter Senior" GO 41):

Ik ben in het bezit van de diploma's S V-A en Marcom A. Ik ben lichamelijk gekeurd op 7 oktober 1999. Keuring van de ogen en oren heeft eveneens plaatsgevonden op 7 oktober 1999. Het certificaat van deugdelijkheid is geldig tot 1 september 2000. Ik ben schipper en eigenaar van de GO 41.

Afgelopen maandag, 14 augustus 2000, waren wij omstreeks 01.15 uur aan boord van de GO 41. De GO 41 lag gemeerd aan de Trawlerkade te IJmuiden.

Omstreeks 01.30 uur zijn wij naar zee vertrokken. Buiten de pieren kregen we problemen met de hoofdmotor. De motor kwam niet aan zijn toeren. Wij zijn toen terug gegaan naar binnen. Er zat een startklep vast. Dit probleem is toen verholpen. Wij zijn toen omstreeks 04.30 uur weer naar buiten gegaan. Omstreeks 04.45 uur waren wij buiten de pieren van IJmuiden. De koers was uitgezet, 280°. Wij zouden gaan vissen in de positie 52° 30' Nb en 004° 100 Ol. Dit is ongeveer 14 zeemijl uit de kust. Ik had zelf de wacht net buiten de pieren tot aan de aanvaring. Van 04.45 uur tot 05.00 uur heb ik met mijn broer contact gehad over de mobiele telefoon. Die telefoon bevindt zich op de brug. Het gesprek ging over motorproblemen en over de visserij van de week. Toen we naar buiten gingen stonden twee radars bij, het bereik van de één stond op het 6 mijlsbereik en de ander op 12 zeemijl. Marifoonkanaal 16, 61 en 69 stonden bij, elk op een afzonderlijke marifoon. Toen wij naar buiten gingen, gingen er nog twee rondviskotters naar buiten. Die gingen echter verder de noord in. Na het telefoongesprek, omstreeks 05.00 uur, heb ik op beide radars gekeken of wij vrij zouden blijven van ankerliggers in het ankergebied, gelegen WNW van IJmuiden. Evenzo heb ik gekeken naar de omringende vaart. Er zat een echo op ongeveer 6 zeemijl recht vooruit. De koers was nog steeds 280°. Hierna, omstreeks 05.05 uur, ben ik naar de machinekamer gegaan om een algeheel rondje te maken en speciaal cilinder 1 te checken, daar die temperatuur iets te hoog lag. Na ongeveer 10 minuten, omstreeks 05.15 uur, ben ik weer omhoog gegaan naar de brug. Buiten mezelf waren er nog zes man aan boord. Allen lagen te kooi. In de tijd dat ik in de machinekamer was, was er geen vervanging op de brug. Ik vond dat verantwoord, ik had goed op beide radarschermen gekeken. Ik ben teruggegaan naar de brug en ben met de videoplotter aan de gang gegaan met het oog op de visserij die we deze week zouden gaan beoefenen. Tot aan de aanvaring ben ik hiermee bezig geweest. De videoplotter staat aan de bakboordkant. Onder die videoplotter bevindt zich het radarscherm, de radar stond op een bereik van 6 zeemijl. Toen ik met de videoplotter bezig was, heb ik met mijn lichaam voor het radarscherm

gestaan. Achter mij bevond zich het scherm, waarvan het bereik op 12 zeemijl stond. Ik had geen verlichting in het stuurhuis brandend. Buiten de navigatieverlichting, bakboord-, stuurboord-, hek- en toplicht, was aan dek aan beide zijden bij de ingang van de accommodatie een lamp brandend. Het was nog donker. Het weer was goed. De buien waren op dat moment over. Wind was niet van betekenis. Het zicht was goed. Al die tijd dat ik op de plotter bezig ben geweest heb ik niet op een van de radarschermen gekeken, doch ook geen visueel rondje gemaakt. De bemanning lag toen nog te slapen. Toen volgde de klap, wij voeren toen met een snelheid van 11,5 zeemijl per uur. Ik was verbaasd, geschrokken. Ik heb m'n knie gestoten, waaraan weet ik niet. Toen ik weer keek zag ik dat wij aan bakboord de UK 161 hadden, we voeren toen nog dezelfde snelheid als voor de aanvaring. Ik was zo verbaasd dat ik de snelheid er nog niet af had gehaald, ook door de schrik. Toen riep de schipper van de UK 161, ik herkende de stem van de schipper van de UK 161. Tijdens dat gesprek is nog één van de bemanningsleden naar boven gekomen om te vragen wat er gebeurd was. Vervolgens is die weer naar beneden gegaan. Ik heb tegen de schipper van de UK 161 gezegd: "Sorry, ik heb je niet gezien". Vervolgens hebben wij op marifoonkanaal 15 het een en ander uitgewisseld, of er persoonlijke ongelukken waren en dergelijke.

Omstreeks 05.45 uur heb ik de vaart er geheel uitgehaald. Wij lagen toen ongeveer 3 zeemijl uit elkaar, dat heb ik op het radar gecheckt. Wij hebben inspectie gehouden voorop, geen lekkage. Ik heb toen besloten de visserij door te zetten. De schade is tot de voorsteven beperkt, zover ik nu weet. Over ongeveer drie weken gaat het schip droog. Ik heb geen problemen met de boegschroef gehad. Ik heb later nog via Satcom-c mijn excuses aangeboden aan de UK 161. Ik heb toen later een fax terug gehad met een bedankje. Mogelijk is de echo op 6 zeemijl de UK 161 geweest, ik weet dat niet. Ik heb die echo niet geplot. Ik heb de UK 161 niet eerder horen roepen. Toen ik de UK 161 hoorde roepen, heb ik gelijk geantwoord. Buiten mij is niemand aan boord getuige geweest van de aanvaring. De aanvaring is omstreeks 05.30 uur gebeurd, ongeveer in de geografische positie 52° 30' Nb en 004° 120 Ol, dat is ongeveer 13 zeemijl WNW van de pieren van IJmuiden. Verder heb ik niets meer te verklaren.

R.F. Snoek ("Jenny" UK 161):

Ik ben sinds vier jaar matroos aan boord van de UK 161. Ik vaar echter al 19 jaar. Over de aanvaring, waarover u mij gaat horen kan ik u het volgende vertellen. Vandaag, maandag 14 augustus, omstreeks 03.15 uur, zijn wij vertrokken uit de haven van IJmuiden om na twee weken van vakantie weer te gaan vissen. Ik ben begonnen met werken aan dek. Vervolgens hebben we met z'n allen van circa 03.45 uur tot circa 05.00 uur op de brug gezeten en daar koffie gedronken. Daarna ben ik weer aan dek gaan werken. Ik was onder andere met de netten bezig. De bomen stonden op dat moment uit, we waren nog niet aan het vissen. Plotseling hoorde ik dat het geluid van het water veranderde. Ik keek op en zag een viskotter aankomen. De viskotter kwam aan de achterzijde van ons schip met een behoorlijke snelheid aanvaren. Wij lagen op dat moment bijna stil. Omdat ik zag dat het op een aanvaring zou uitlopen, riep ik hard naar de schipper: "Vooruit". De schipper begreep wat ik bedoelde en gaf snel gas vooruit. Echter hebben wij een direct

U 25

omkeerbare motor en die pakt niet zo snel. Hierop werden wij aan de achterzijde aangevaren door de viskotter. Het gaf een grote klap en enkele mensen aan boord vielen om. Vervolgens zag ik dat de viskotter aan onze stuurboordzijde langs kwam varen. Ik zag nu dat het de GO 41 betrof. Ik kon niet zien of er iemand op de brug aanwezig was. De GO 41 voer na de aanvaring nog steeds met behoorlijke snelheid en nam geen gas terug. Pas nadat de GO 41 ruim voorbij ons was gevaren, zag ik een bemanningslid van de GO 41 vanuit het achterschip een deur uitkomen, om zich heen kijken, om vervolgens naar boven te rennen naar het stuurhuis. Vervolgens duurde het nog even voordat de snelheid van de GO 41 verminderde. Ik ben toen direct de schade aan onze achterzijde gaan bekijken, deze was groot. Hierop zijn wij weer retour gegaan naar de haven van IJmuiden.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper G.J. 't Mannetje ("Wouter Senior" GO 41):

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie en het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, heb afgelegd.

Ik ben bij het tweede vertrek uit IJmuiden aan boord gekomen.

Om 05.00 uur was het donker; ik weet niet meer of het bewolkt was.

Ik gebruikte destijds het wachalarm eigenlijk nooit. Ik ken de voorschriften voor het gebruik van het wachalarm wel. Tegenwoordig gebruik ik wel het wachalarm.

Het uitzicht vanuit de brug werd niet beperkt door de trim.

Ik ben even van de brug geweest. Eigenlijk was het niet verantwoord de brug even onbemand te laten.

Ik heb 25 jaar geleden een radardiploma gehaald. Wij hadden daglichtradars. De radars hadden destijds nog geen Arpa-functie. De VHF stond open. De deuren van de brug waren gesloten. Volgens mij had ik de radar ingesteld op het 12 mijls-bereik. Het beeld was gecentreerd. Bij de rand van het beeld, dus op bijna 12 mijl afstand, zag ik op een gegeven moment twee schepen die van ons vandaan liepen. Dit is hetgeen ik mij nu herinner, maar ik weet dat niet zeker meer.

Ik ben denk ik na de aanvaring behoorlijk van slag geweest, want ik ben anderhalve mijl doorgevaren voordat ik afslackte. Ik zag de "Jenny" UK 161 pas vlak na de klap voor het eerst. Ik geef toe dat ik niet goed heb uitgekeken.

Ik heb de aanvaringspositie bepaald met de GPS.

Degene die matroos Snoek uit ons achterschip heeft zien komen, was matroos T. van Duin die direct na de aanvaring naar de brug kwam. Mijn brug is niet onbemand geweest vlak voor en tijdens de aanvaring.

Er was geen lekkage. Onze schade bedroeg circa f 45.000,-. Wij hebben geen visverlet gehad, omdat wij toch in het dok moesten.

Ik heb een boete voor slechte uitkijk van het Openbare Ministerie gehad van f 750,- of f 1500,-. Deze is betaald.

Ik geef tegenwoordig een roepje op de P2 als ik de netten ga uitzetten of halen en er schepen in de buurt zijn.

Schipper T. Kramer ("Jenny" UK 161):

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie en het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, heb afgelegd. De tijden die ik eerder heb genoemd, kunnen onnauwkeurig zijn.

De bemanning bestond uit zes personen en twee passagiers. Wij hadden zwemvesten voor de passagiers aan boord.

In mijn vorige verklaring, zoals weergegeven op pagina 015 van uw dossier, wordt tweemaal kanaal 16 genoemd; de tweede keer moet dit kanaal 61 zijn. Af en toe communiceren wij wel eens met andere schepen over de VHF, ook met schepen uit Goedereede.

Ik heb eerst de passagiers geroepen, daarna de rest van de bemanning.

Wij waren bezig met het uitzetten van de netten, de tuigen lagen al overboord. De vislichten waren al aan, evenals de boordlichten. Als ik gestopt lig, doe ik altijd twee rode lichten aan, omdat ik onmanoeuvrerbaar ben. Ik weet dat ik als ik stil lig de boordlichten moet uitdoen.

Ik bedien de jompers ook op de brug; ze worden niet aan dek bediend.

Ik had geen wachalarm aan. Dit heb ik wel aan als wij aan het vissen zijn.

Ik kan op de radar kijken als ik met de winches bezig ben. Het radarbeeld was gecentreerd. Wij lagen bij het ankergebied; ik heb een aantal ankerliggers op de radar gezien. Ik heb er geen rekening mee gehouden dat wij aangevaren konden worden.

Ik heb het andere schip niet zien aankomen, ook niet op het allerlaatste moment.

Vlak na de klap zag ik hem voor het eerst.

Als de motor wel goed was gestart, was de aanvaring ook gebeurd.

Ik ben erg geschrokken van de aanvaring, het leeft nog steeds bij mij.

Ik heb geen transactievoorstel van het Openbare Ministerie ontvangen.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 14 augustus 2000 vertrok "Wouter Senior" GO 41 omstreeks 04.30 uur vanuit IJmuiden om te gaan vissen op de Noordzee nabij de visgronden in positie 52° 30' Nb en 004° 10' Ol. De schipper van de "Wouter Senior" GO 41 was alleen op de brug. Het zicht was goed en de zee kalm. Alle navigatieapparatuur werkte goed en er werd op de automaat gestuurd.

Rond 05.00 uur ging de schipper van de "Wouter Senior" GO 41 naar de machinekamer om een rondje te maken, welke ongeveer 10 minuten duurde.

Volgens de verklaring van de schipper zag hij, toen hij weer op de brug terugkeerde, dat de plotter was uitgevallen en wilde direct proberen om deze weer werkende te krijgen.

Toen de schipper van de "Wouter Senior" GO 41 hiermee bezig was, hoorde en voelde hij een klap. Het bleek later dat de "Wouter Senior" GO 41 rond 05.30 uur de "Jenny" UK 161 die vissende was achterop heeft aangevaren.

U 25

Op het moment van de aanvaring was de schipper van de "Jenny" UK 161 verantwoordelijk voor de brugwachter en de bemanning was aan dek bezig met viswerkzaamheden.

Uit de verklaringen blijkt dat de "Wouter Senior" GO 41 de "Jenny" UK 161 helemaal niet heeft gezien en de "Jenny" UK 161 de "Wouter Senior" GO 41 heel laat heeft gezien.

Men mag van geluk spreken dat de schade beperkt bleef tot het materiële.

De hoofdoorzaak van deze aanvaring is dat er geen goede uitkijk werd gehouden op de "Wouter Senior" GO 41 en de "Jenny" UK 161, waardoor niet tijdig de nodige maatregelen getroffen werden om een aanvaring te voorkomen.

De "Wouter Senior" GO 41 liep de "Jenny" UK 161 op en was niet vissende.

Volgens de Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee had de "Wouter Senior" GO 41 in dit geval moeten uitwijken.

De "Jenny" UK 161, die vissende was, had toen bleek dat de "Wouter Senior" GO 41 niet ging uitwijken de nodige maatregelen moeten nemen om een aanvaring te voorkomen.

Geen van beide hebben gehandeld zoals voorgeschreven in de Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee uit 1972, omdat ze elkaar niet hadden gezien.

Deze aanvaring was simpel te voorkomen als er goed uitkijk werd gehouden.

Schipper G.J. 't Mannetje aan boord van de "Wouter Senior" GO 41 is hierdoor dan ook medeverantwoordelijk voor de aanvaring.

Dat de schipper van de "Wouter Senior" GO 41 een rondje machinekamer ging doen zonder een uitkijk op de brug en zonder zeker te zijn hoe het met de scheepvaart om zich heen is, getuigt niet van goede zeemanschap. Het wachtalarm aan boord van de "Wouter Senior" GO 41 stond niet bij. Ik stel dan de Raad voor om de bevoegdheid van schipper G.J. 't Mannetje om als schipper te mogen varen in te trekken voor een periode van een week.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op maandag 14 augustus 2000 te circa 03.30 uur was de "Jenny" UK 161 uit IJmuiden vertrokken om te gaan vissen op de Noordzee. Na passeren van de pieren om circa 04.00 uur werd een westelijke koers van circa 280° gevaren. Buiten de twaalfmijlszone zou worden begonnen met de eerste trek. Nadat de bemanning een kop koffie had gedronken op de brug, ging men om circa 05.00 uur aan dek om de netten gereed te maken. De dekverlichting werd ontstoken. Om circa 05.15 uur werd gestopt. De schipper had op de radar gekeken om te zien of er scheepvaart in de buurt was en er werd begonnen met het overboord zetten van de vistuigen. De vislichten werden ontstoken alsmede twee rode rondomschijnende lichten. Deze lichten gebruikte de schipper altijd bij het uitzetten van de netten. Ook de boordlichten en het heklicht brandden nog. Beide radars stonden bij op een bereik van 3 mijl, de marifoons stonden op kanaal 16, P4 en kanaal 61. Het was goed weer, weinig wind en goed zicht. Het was nog donker.

De gieken waren half getopt en aan dek waren de wekkerkettingen en de netten reeds over de verschansing buitenboord gebracht, toen een matroos achteruit op korte

afstand een met hoge snelheid naderende kotter zag. Hij riep naar de schipper op de brug om de machine op vooruit te zetten. Tezelfdertijd zag de schipper zelf ook het andere vissersvaartuig, de "Wouter Senior" GO 41, en zette het hendel van de machine op vooruit. Hij deed dit te snel, waardoor de motor niet direct pakte. De schipper schatte de vaart van de GO 41, op circa 13 knopen. Even later voer de "Wouter Senior" GO 41 achterop de nog steeds gestopt liggende "Jenny" UK 161, en schoof vervolgens aan stuurboord met onverminderde vaart voorbij. Door een bemanningslid werd de positie en het tijdstip van de aanvaring genoteerd : 52°-32' N en 04°-11' E te circa 05.30 uur. Nadat de "Wouter Senior" GO 41 ruim voorbij was, zag een matroos aan dek van de "Jenny" UK 161 hoe aan boord van de "Wouter Senior" GO 41 iemand uit een deur op het achterschip kwam, om zich heen keek en naar de brug rende.

De "Wouter Senior" GO 41 was die ochtend om circa 01.30 uur naar zee vertrokken vanuit IJmuiden, doch wegens motorproblemen weer teruggekeerd. Nadat de problemen waren verholpen, vertrok de "Wouter Senior" GO 41 om circa 04.30 uur wederom naar zee. Het was de bedoeling van de schipper, die zelf de wacht op de brug liep, om op circa 14 mijl uit de kust te gaan vissen. Er stonden twee radars bij, op een bereik van 6 respectievelijk 12 mijl, zonder Arpa functie. De marifoons stonden bij op kanaal 16, 61 en 69. De navigatielichten brandden. Er stond geen wachtalarm bij, dat gebruikte de schipper nooit. De overige bemanningsleden lagen te kooi.

Na het passeren van de pieren om circa 04.45 uur werd een koers gestuurd van 280° met een vaart van 11½ – 12 knopen. De schipper voerde op de brug tot circa 05.00 uur een telefoongesprek met zijn broer, onder andere over de motorproblemen. Na dit gesprek had hij op de radars gekeken of er vrij werd gevaren van de ankerliggers in het ankergebied en naar de omringende scheepvaart. Er zat een echo recht vooruit op circa 6 mijl; ter zitting gaf de schipper aan dat hij zich dacht te herinneren dat hij twee schepen op de rand van het 12-mijlsscherm had gezien, die van hem vandaan liepen. Hierna was hij naar beneden gegaan om een rondje te maken in de machinekamer en de temperatuur van de cilinder die eerder problemen had gegeven, te controleren. Toen hij hiervan na circa 10 minuten terugkwam op de brug om circa 05.15 uur, ging hij aan de slag met de zich over bakboord op de brug bevindende elektronische plotter.

Terwijl hij daarmee bezig was, keek de schipper niet uit, niet op de radar noch naar buiten. Plotseling hoorde en voelde hij een klap en bleek de "Wouter Senior" GO 41 achterop de "Jenny" UK 161 te zijn gevaren. De "Wouter Senior" GO 41 schoof vervolgens aan stuurboord langs de "Jenny" UK 161 met onverminderde snelheid. De schipper was hevig geschrokken en het duurde even voor hij 1 à 2 mijl verderop de vaart terugnam.

Na de aanvaring had de schipper van de "Jenny" UK 161 op de marifoon circa zes keer de "Wouter Senior" GO 41 opgeroepen, zonder antwoord te krijgen. Hierna was hij aan dek gegaan om de schade te inspecteren en gaf de bemanning opdracht om op lekkage te controleren. Toen hij daarna weer op de brug terugkwam zat de "Wouter Senior" GO 41 op circa 1 mijl afstand en trachtte hij wederom op de marifoon verbinding te maken. Na circa drie keer oproepen antwoordde de "Wouter Senior" GO 41 en zei "sorry, ik heb je niet gezien". Op kanaal 15 werden vervolgens de nodige gegevens uitgewisseld.

U 25

De "Wouter Senior" GO 41 had schade aan de boeg boven de waterlijn, geen lekkage, en kon de visserij voortzetten. De latere reparatiekosten waren circa f 45.000,-. Er waren geen gewonden.

De schipper van de "Wouter Senior" GO 41 had van het Openbaar Ministerie een boete gekregen van naar hij meende f 750,- of f 1500,-, welke was betaald.

De "Jenny" UK 161 had aanzienlijk meer schade en keerde terug naar IJmuiden en later naar Urk, waar de schade werd gerepareerd. Er zat een flinke deuk in het achterdek en de verschansing, het dek was ter plaatse opgestuikt en er waren roerbouten afgebroken, de straalbuis was gescheurd en de achtertanks waren lek, er werd echter geen olie verloren. Een matroos had een stijve nek en de machinist een aantal blauwe plekken opgelopen, verder waren er geen gewonden.

Beschouwing

Rampen met vissersvaartuigen gebeuren meestal aan het einde van de visweek en/of in de vroege ochtend, als de oplettendheid is verminderd. Deze ramp vond weliswaar plaats aan het begin van de visweek, kort na vertrek uit IJmuiden, maar men was de hele nacht vermoedelijk al in touw geweest om vanuit Urk respectievelijk Stellendam naar het schip te reizen, en toen de normale routine van een visweek was begonnen in de vroege ochtend, was de oplettendheid bij beide schippers ver te zoeken en werd er niet uitgekeken.

De Raad heeft de zaken die geleid hebben tot deze ramp achtereenvolgend onderzocht.

De aanvaring

De "Wouter Senior" GO 41 is met een vaart van 11½ à 12 knopen achterop de gestopt liggende "Jenny" UK 161 gevaren.

De verklaringen van beide schippers betreffende tijden en posities zijn niet helemaal in overeenstemming. Zo zou de "Wouter Senior" GO 41, indien dit schip om 04.45 uur buiten de pieren was, met een vaart van circa 16 à 17 knopen hebben moeten varen, ervan uitgaande dat de aanvaring om circa 05.30 uur plaatsvond op 12 à 13 mijl uit de kust. Mogelijkerwijs was de "Wouter Senior" GO 41 eerder vertrokken dan door betrokkene aangegeven. De "Jenny" UK 161 was om circa 03.45 uur buiten de pieren en zou om 05.15 uur zijn gestopt op een afstand van iets meer dan 13 mijl uit de kust. De gelopen vaart zou dan circa 8,7 knopen zijn geweest. De Raad neemt aan dat de aangegeven tijden van vertrek en gestopt liggen niet helemaal juist waren. De aanvaring vond volgens de schipper van de "Wouter Senior" GO 41 plaats ongeveer in de positie 52° 30' N en 04° 12' O, circa 13 mijl WNW van de pieren van IJmuiden. Dit zou nagenoeg op boei IJ3 van de IJgeul zijn geweest, hetgeen niet erg waarschijnlijk is. De schipper van de "Jenny" UK 161 gaf een positie aan van 52° 32' N en 04° 11' O. Een verschil in posities van 2,2 mijl. Hoe het ook zij, de "Wouter Senior" GO 41 is achterop de "Jenny" UK 161 gevaren. De Raad gaat ervan uit dat deze aanvaring plaatsvond om circa 05.30 uur op 12 à 13 mijl uit de Nederlandse kust.

De "Jenny" UK 161 lag op het moment van de aanvaring nog steeds gestopt. De poging van de schipper om op het laatste moment vooruit te geven, mislukte omdat de schipper het hendel van de directomkeerbare motor te snel doordrukte.

Uit het schadebeeld valt af te leiden dat de "Wouter Senior" GO 41 schuin van achteren tegen de spiegel van de "Jenny" UK 161 aanvoer, waarbij het dek de klap voornamelijk heeft opgevangen. Het dek was ter plaatse opgestuikt. Het is aannemelijk dat door de klap de "Jenny" UK 161 werd weggedrukt en enigszins naar bakboord werd gedraaid, waardoor de met 11½ à 12 knopen doorvarende "Wouter Senior" GO 41 gelukkigerwijs vrij bleef van de half getopte stuurboordgiek van de "Jenny" UK 161. Er was gelukkig alleen maar materiële schade en slechts minimaal persoonlijk letsel.

De oorzaak van de aanvaring was dat de schepen bij goed zicht en met goed werkende radars elkaar eenvoudigweg niet hebben gezien. Er werd niet goed uitgekeken.

Het uitkijken

Onder uitkijken wordt mede verstaan het kijken op en goed gebruiken van de radar. De schipper van de "Wouter Senior" GO 41 beaamt zelf dat hij niet heeft uitgekeken en de "Jenny" UK 161 niet heeft gezien, terwijl de schipper van de "Jenny" UK 161 de naderende "Wouter Senior" GO 41 pas op het allerlaatste moment zag, toen men vanaf dek riep om vooruit te geven.

De schipper van de "Wouter Senior" GO 41 had om circa 05.00 uur op de radar gekeken en toen een echo op circa 6 mijl recht vooruit gezien. De aanvaring vond om circa 05.30 uur plaats en bij een vaart van circa 12 mijl is het aannemelijk dat dit de "Jenny" UK 161 was.

Om circa 05.05 uur verliet de schipper voor ongeveer 10 minuten de brug. Alhoewel hij dat toen wel verantwoord vond, gaf hij ter zitting aan dat dit eigenlijk niet kon, dat het niet goed was. Het laatste onderschrijft de Raad geheel.

Nadat de schipper aan boord van de "Wouter Senior" GO 41 weer terug was op de brug, ging hij zonder verder uit te kijken aan het werk met de plotter, hetgeen hij tot de aanvaring deed. Het betekent dat de schipper gedurende circa 25 minuten niet meer had uitgekeken.

In zijn verklaring tegenover de Scheepvaartinspectie hechtte de schipper er waarde aan te verklaren dat hij niet had geslapen, maar aan de plotter had gewerkt. Of hij nu had geslapen of niet, het resultaat was hetzelfde, namelijk dat hij circa 25 minuten niet bezig was geweest met het veilig varen van zijn schip. Dit is onverantwoordelijk en zeer slecht zeemanschap, bovenal omdat er met een vaart van 11½ à 12 knopen door een gewoonlijk druk vaargebied werd gevaren. De schipper heeft hiermee schip en bemanning van zowel de "Wouter Senior" GO 41 als ook van anderen, ernstig in gevaar gebracht.

Alhoewel de schipper van de "Jenny" UK 161 ook niet goed heeft uitgekeken, is dit in zijn geval minder verwijtbaar. De "Jenny" UK 161 lag immers gestopt en had de nodige lichten ontstoken, waardoor andere scheepvaart formeel moest wijken. Dit ontheft een schip echter niet van de plicht om een goede uitkijk te houden en om, indien duidelijk wordt dat een schip zodanig dicht gaat naderen dat er gevaar voor aanvaring ontstaat, maatregelen te nemen die het beste kunnen bijdragen tot het vermijden hiervan.

Aan boord van de "Jenny" UK 161 stonden beide radars op een bereik van 3 mijl, gecentreerd. Een schip met een vaart van 12 knopen doet over deze afstand 15 minuten. Een wachtsman op de brug dient zich hiervan rekenschap te geven bij de

U 25

keuze van zijn schaalbereik en beeldinstelling van de radar. In dit geval had de schipper op de radar gekeken toen hij stopte en daarna, gedurende 15 à 20 minuten niet meer.

Indien er twee radars beschikbaar zijn is het verstandiger om de ene radar op een groter schaalbereik te zetten dan de andere.

De brugbezetting en het wachalarm

Wanneer uitsluitend door een chef van de wacht op de brug wacht wordt gelopen, dient een schipper erop toe te zien dat de wachalarminstallatie in werking is. Alleen tijdens het uitoefenen van de visserij mag de wachalarminstallatie afhankelijk van de bedrijfsomstandigheden (als er meerdere mensen aan dek zijn zoals bijvoorbeeld bij het halen of uitgeven van de netten) buiten werking worden gesteld wanneer de schipper zulks verantwoord acht (zie Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 47/1989). Aan boord van beide vissersvaartuigen stond het wachalarm niet bij. De "Wouter Senior" GO 41 was stomende, de schipper liep alleen de wacht en had dus het wachalarm in moeten schakelen. De "Jenny" UK 161 was bezig met het uitgeven van de netten en de schipper hoefde, indien hij dat verantwoord achtte, formeel het wachalarm niet bij te hebben.

Om misverstanden over het inschakelen van het wachalarm te voorkomen, er vergeten wordt om het weer in te schakelen als het verplicht is, beveelt de Raad schippers aan om het wachalarm standaard bij te hebben staan.

De schipper van de "Wouter Senior" GO 41 voer reeds 29 jaar op de visserij, waarvan 6 jaar als schipper op de "Wouter Senior" GO 41, zonder bij de Raad bekende problemen. Enige ervaring in het wachtlopen kan hem dan ook niet worden ontzegd. Daarom mag worden aangenomen dat als zijn aandacht even van de plotter was weggetrokken, om bijvoorbeeld het wachalarm uit te drukken, hij routinematig ook naar buiten of op de radar had gekeken.

De schipper van de "Wouter Senior" GO 41 gaf ter zitting te kennen dat hij vroeger het wachalarm eigenlijk nooit gebruikte, doch tegenwoordig wel.

De lichten

De schipper van de "Jenny" UK 161 verklaarde dat hij bij het uitzetten van de netten altijd twee rode rondomstrijkende lichten ontstak, omdat hij onmanoeuvrbaar, "vleugellam" was naar zijn mening.

Dit is een oneigenlijk en niet toegestaan gebruik van de twee rode lichten. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij is geen onmanoeuvrbaar noch een beperkt manoeuvreerbaar schip, doch een schip dat door zijn vistuig is belemmerd in zijn manoeuvreerbaarheid, waarvoor in de voorschriften specifieke uitwijkregels, lichten en dagmerken zijn opgenomen. Alleen de in voorschrift 26 en, indien er in de onmiddellijke nabijheid andere schepen varen die bezig zijn met de uitoefening van de visserij, de in Bijlage II van de Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972 voorgescreven lichten en dagmerken mogen worden gevoerd. Er waren echter geen andere schepen bezig met de uitoefening van de visserij in de onmiddellijke nabijheid en het net zat niet vast aan een obstakel, waardoor volgens Bijlage II het voeren van twee rode lichten eventueel zou zijn toegestaan. Terwijl de "Jenny" UK 161 gestopt lag, had de schipper behalve de twee bovengenoemde rode lichten het vislicht ontstoken, hetgeen juist was omdat hij was

begonnen met het uitzetten van de netten. Tevens had hij nog aan de boordlichten en het heklicht, hetgeen niet juist was omdat hij geen vaart liep. Ter zitting gaf de schipper aan dit wel te weten.

De VHF kanalen

De "Jenny" UK 161 had zijn marifoons bijstaan op de kanalen 16, 61 en P4.

De "Wouter Senior" GO 41 stond op de kanalen 16, 61 en 69.

Beiden hadden zich buiten de pieren afgemeld bij de verkeerspost op kanaal 61, het blokkanaal voor de verkeersbegeleidingssector tot 5 mijl vanaf de pieren. Daarbuiten, binnen het radarbereik van de verkeersdienst IJmuiden is, voorzover de Raad bekend, tot 12 mijl uit de pieren blokkanaal 7 (voorheen kanaal 88) van kracht. Niet alleen bij het aanlopen van IJmuiden doch ook bij verlaten, is het verstandig om als in die buitensector, die veelal ook op de zeekaart staat aangegeven, wordt gevaren, uit te luisteren op dit blokkanaal 7. Alhoewel de scheepvaart volledig verantwoordelijk is voor zijn eigen veiligheid, is het niet ondenkbeeldig dat de verkeersdienstoperator die de buitensector bewaakt, op zijn radar een gevaarlijke situatie ziet ontstaan en in eerste instantie op kanaal 7 de scheepvaart daarover inlicht.

De elektronische plotter

In korte tijd is dit de tweede aanvaring als gevolg van niet goed uitkijken en daardoor niet uitwijken door een schipper die verdiept is in de elektronische plotter.

Op 13 juli 2000 week de "Prins Willem" UK 226 niet uit voor een andere kotter omdat de schipper op wacht niet uitkeek omdat hij al circa 10 minuten ingespannen bezig was om vistrekken in de plotter te zetten.

In onderhavig geval keek de schipper van de "Wouter Senior" GO 41 eveneens niet uit gedurende langere tijd omdat ook hij bezig was met de plotter.

De Raad beveelt schippers aan om indien er dergelijke langer durende plotterwerkzaamheden moeten worden gedaan als het in de plotter zetten van vistrekken, de nodige voorzorgen in acht te nemen en goed te blijven uitkijken, en desnoods tijdelijk een tweede man op de brug te roepen, opdat de veiligheid blijft gewaarborgd.

Conclusie

Nadat de "Wouter Senior" GO 41 de haven van IJmuiden had verlaten en met een vrij hoge vaart door een doorgaans druk verkeersgebied voer, verliet de schipper voor enige tijd de brug en keek ook na terugkomst op de brug niet uit, waardoor het gestopt liggende vissersvaartuig "Jenny" UK 161, dat bezig was met het uitzetten van de netten, niet werd gezien en van achteren werd aangevaren.

Ook aan boord van de "Jenny" UK 161 werd niet goed uitgekeken, werd de naderende "Wouter Senior" GO 41 pas op het allerlaatste moment gezien en konden er geen maatregelen meer worden genomen die het beste hadden kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring.

De schipper van de "Wouter Senior" GO 41 heeft schuld aan de aanvaring. De schipper van de "Jenny" UK 161 zijn ook verwijten te maken, echter niet zodanig dat een (disciplinaire) maatregel voor hem noodzakelijk zou zijn.

U 25

Bij het opleggen van een disciplinaire maatregel aan de schipper van de "Wouter Senior" GO 41 heeft de Raad rekening gehouden met de reeds aan de schipper opgelegde geldboete, alsmede in overweging genomen dat hij nooit eerder door de Raad werd gestraft en hij er ter zitting duidelijk blijk van gaf van de ramp te hebben geleerd en zijn fouten in te zien.

Beslissing

De Raad straft schipper G. J. 't Mannetje, geboren op 3 oktober 1956 en wonende te Stellendam, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als schipper te varen op een Nederlands vissersvaartuig te ontzeggen voor de periode van een week.

Leringen

1. Door het houden van goede uitkijk, een van de meest elementaire vormen van goed zee- manschap, zou de aanvaring vrijwel zeker niet hebben plaatsgevonden.
2. Het werken aan de plotter, zoals het instellen van trekken en dergelijke, vergt tijd enconcentratie, waardoor goed uitkijken in gevaar komt.
3. Met uitsluitend één chef van de wacht op de brug, dient het wachalarm te zijn geactiveerd. 4. Het voeren van de lichten voor een onmanoeuvrerbaar vaartuig ontheft een schip niet van de plicht om uit te kijken. Het vissersvaartuig gebruikte deze lichten onterecht.

Aanbeveling

Indien er enige tijd aan de plotter moet worden gewerkt, om bijvoorbeeld vistrekken erin te zetten, goed blijven uitkijken en zonodig tijdelijk een tweede man op de brug halen, teneinde een veilige vaart te waarborgen.

Aldus gedaan door mr. E.A. Bik, plv. voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, H. Reijne en H. Bais, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 12 oktober 2001

(get.) E.A. Bik, D.J. Pimentel