

Nr. 21

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse containerschip "Nedlloyd Europa", varende op de Oost-Chinese Zee, met een vissersschip.

Betrokkene: kapitein J.C. Vermunt
maritiem officier 4, B.A.J.G. Boosveld

Op 23 september 2001 is het Nederlandse containerschip "Nedlloyd Europa", varende op de Oost-Chinese Zee, in aanvaring gekomen met een vissersschip. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 5 juli 2002 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 te wijten is aan de schuld van de kapitein van het Nederlandse containerschip, Johannes Cornelis Vermunt, wonende te Zegge, en/of maritiem officier 4, Bjorn Antonius Johannes Gerardus Boosveld, wonende te Raalte.

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 containerschip "Nedlloyd Europa";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein J.C. Vermunt;
3. een statement d.d. 23 september 2001, opgemaakt door kapitein J.C. Vermunt;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van maritiem officier 4 B.A.J.G. Boosveld, met bijlagen;
5. een vijftal computeruitdraaiën van de Scheepvaartinspectie met betrekking tot diploma- en keuringsgegevens van B.A.J.G. Boosveld;
6. een statement d.d. 23 september 2001, opgemaakt door maritiem officier 4 B.A.J.G. Boosveld;
7. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van scheepstechnicus J. Compaan, met bijlage;
8. een ooggetuigenverslag d.d. 23 september 2001, opgemaakt door J. Compaan;
9. een kopie van een deel van de zeekaart van het betreffende gebied;
10. Master's Standing Orders d.d. 9 september 2001;
11. een brief d.d. 1 oktober 2001, ref. LFV/HE, van P&O Nedlloyd aan de Inspectie Verkeer & Waterstaat, Scheepvaartinspectie;

U 21

12. een brief d.d. 26 september 2001, ref. JCC/PJH/2183.013, van Holman Fenwick & Willan, advocatenkantoor te Hongkong aan P&O Nedlloyd (HK) Limited, inclusief een "Note of Protest";
13. twee kopieën uit het "movements book", blz. 161 en 162 van de "Nedlloyd Europa";
14. een kopie uit het scheepsdagboek, blz. 23B van de "Nedlloyd Europa";
15. een set foto's;
16. een brief van P&O Nedlloyd d.d. 3 januari 2002, ref. LFV/HE, aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Scheepvaartinspectie/Afd. Handhaving, inclusief een bemanningslijst en een kopie van Contingency Plan CP-3;
17. een email d.d. 18 juli 2002, van J. Elskamp aan de heer De Palm van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, met betrekking tot de schadebedragen van beide schepen;
18. een uitdraai van de koersrecorder;
19. meteo-informatie van het betreffende gebied.

Op 22 augustus 2002 heeft een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in het Koninklijk Besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 december 1972, Stb. 755), art 12, de scheepstechnicus J. Compaan gehoord.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 18 oktober 2002. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. R.A.C.J. Simons.

De Raad hoorde kapitein J.C. Vermunt en maritiem officier 4, B.A.J.G. Boosveld, beiden als betrokkene.

Maritiem officier 4 B.A.G.J. Boosveld werd ter zitting bijgestaan door zijn raadsman W. Grooff, secretaris van de Federatie van Werknemers in de Scheepvaart.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 5 juli 2002 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkenen en de raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Nedlloyd Europa" is een Nederlands containerschip, toebehorend aan rederij P&O Nedlloyd B.V., te Rotterdam. Het schip is in 1991 gebouwd, is 266,30 meter lang, meet bruto 48.508 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 30600 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS, VHF, gyrokompas, richtingzoeker, twee radars, echolood, automatische stuurinrichting en GPS.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 23 personen. De diepgang bedroeg voor 9,25 meter en achter 9,20 meter. De lading bestond uit containers.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein J.C. Vermunt

De genoemde tijden zijn scheepstijden: GMT + 08.30 uur, tenzij anders vermeld.

In 1966 heb ik aan de Hogere Zeevaartschool te Vlissingen mijn derde rang behaald en ben toen als vierde stuurman gaan varen bij de KJCPL. Ik heb vervolgens na het behalen van de benodigde diensttijd mijn tweede en eerste rang behaald. Op 7 juli 1996 ben ik aangesteld als kapitein bij P&O Nedlloyd.

Als kapitein heb ik diverse reizen gemaakt op zusterschepen van de "Nedlloyd Europa". Op 09 september 2001 kwam ik aan boord van de "Nedlloyd Europa". Uit de schriftelijke overdracht en ook mondeling waren mij geen gebreken van de navigatie-uitrusting en stuurinrichting bekend. Ook uit eigen waarneming kan ik bevestigen dat alle apparatuur normaal functioneerde. Op 21 september 2001 vertrokken wij om 02.30 uur (GMT + 09.00) uit Yokohama met bestemming Hongkong. De weersverwachting was noordoost, 6 à 7 Bft., goed zicht. Ik heb zelf de reisvoorbereiding gemaakt, volgens rederijprocedures. Ik maakte daarbij gebruik van een bestaande route die we vaker gebruiken. De way points van deze route staan in de navigatiecomputer van Anschutz. Wij gebruiken deze computer als stuurautomaat om er tracks op te varen.

Op 23 september was de wind noordoost, 7 à 8 Bft., de zee was ruw tot zeer ruw, de deining westelijk, matig, later noordoostelijk, het zicht was goed ongeveer 7 mijl. Ik kwam om 06.30 uur op de brug. Wij zijn toen opgevoerd van 85 naar 90 omwentelingen vanwege onze ETA. De MO 2 dedicated stond toen op wacht samen met de stagiair. De MO 2 dedicated is verantwoordelijk voor de lading. Ik ben om ongeveer 07.30 uur gaan eten en rond 08.00 uur was ik weer terug op de brug. MO 4 B.A.J.G. Boosveld stond op wacht. Ik zag dat het rustig was met de scheepvaart, op dat moment waren er geen schepen. De gestuurde koers was 248° en de vaart was ongeveer 21 knopen. Ik ben toen de telexen gaan verwerken in het radiostation. Het radiostation grenst aan de brug, met een open verbinding, iets aan stuurboord aan de achterzijde van de brug. Ik zit dan met mijn gezicht naar voren. Normaal zittend kijk je tegen de onderrand van het raam aan.

Om ongeveer 08.30 uur werd de brug gebeld en de MO 4 vertelde mij dat er een aanvaring had plaatsgevonden. Ik heb niets gemerkt van een aanvaring, noch van enig stoten van het schip. Ik heb toen op de brug de telefoon overgenomen en de MO 1 G.A. IJssel de Schepper vertelde dat hij van de sloopstechnicus J. Compaan had gehoord dat we een vissersschip hadden aangevaren. Ik keek naar buiten en zag bakboord achter een vissersschip liggen op ongeveer 1,5 mijl. Ik heb toen het commando overgenomen en het schip over bakboord rondgebracht. Ik heb het "load"-programma aangezet om vaart terug te nemen. Ik zag toen geen bijzonderheden. Ik heb per VHF geprobeerd contact te maken met het schip, maar dat lukte

U 21

niet. Direct daarna zijn we teruggevaren. Ik heb de MO 1 gevraagd om de voorpiek en het voorschip te controleren. Ik heb toen telefonisch de rederij ingelicht. Wij voeren toen langs het schip om te kijken hoe het er voor stond. We zagen dat ongeveer zes mensen met reddingvesten aan, bezig waren het vlot klaar te maken om het schip te verlaten. Toen zijn we weer gedraaid en om ongeveer 08.40 uur waren we dichtbij genoeg om de naam van het schip te lezen. Het was de CT5-1193 waarvan achteraf de thuishaven Keelung, Taiwan, bleek te zijn. Ik heb het algemeen alarm aangezet en via de intercom riep ik om dat we een aanvaring hadden gehad en dat we Contingency Plan 3 gingen volgen. Dit is een vastgesteld plan met daarin alle acties die nodig zijn. Om 08.45 uur heb ik per VHF een algemeen bericht aan allen verzonden met de mededeling dat we een aanvaring hadden gehad. Vervolgens heb ik getracht per MF/HF-telefonie Taiwan Rescue Centre op te roepen. Dit had geen resultaat en direct daarna probeerde ik met de Satcom dit station te bellen. Het nummer bleek niet te kloppen. Ik heb toen Hongkong Rescue Centre gebeld. Hongkong RCC heeft toen Taiwan RCC gewaarschuwd. Om ongeveer 09.05 uur zagen wij dat het vlot van de CT5-1193 werd gelanceerd en dat de opvarenden in het vlot klommen. Dit gaven wij door aan Taiwan RCC. Wij hadden inmiddels van Hongkong RCC het juiste telefoonnummer gekregen. Om 09.45 waren alle opvarenden in het vlot en werden alle lijnen losgegooid.

Wij hebben toen met het lijnwerptoestel een lijn overgebracht, maar de messenger die daarna volgde, brak. We zijn toen opnieuw rondgegaan omdat we te ver van het vlot waren. Om 10.20 uur werden wij opgeroepen door Taiwan RCC en men vertelde ons toen dat er zich tien man aan boord van het vissersschip bevonden en dat ze andere vissersschepen in de buurt zouden waarschuwen. Om 10.27 uur lukte het om een lijn over te krijgen en om 10.42 uur hadden wij het vlot langszij aan stuurboordzijde, de lijzijde, nabij de loodsdeur. De loodsdeur bevindt zich op het tweede tussendeck in de machinekamer. Wij namen de tien opvarenden met persoonlijke bezittingen, alsmede de sloop aan boord. Om 11.04 uur hadden wij iedereen aan boord. Het vlot werd naar het achterschip getrokken en aan boord gehaald. Om 11.10 uur zagen wij twee andere vissersschepen naderen. Van één schip konden we de naam lezen: CP5-1219. Vanwege de hoge en ruwe zee konden we de opvarenden niet overzetten naar de andere vissersschepen, we konden ook geen VHF-contact met deze schepen krijgen. De vissersschepen zijn toen bij het aangevaren schip CT5-1193 gaan liggen. Wij konden zien dat er een scheur van ongeveer een meter lang en tien centimeter breed in de spiegel zat, precies op de hoek van het achterschip met de bakboordscheepshuid.

De MO 1 behandelde een opvarende aan een lichte schaaftwond boven het rechteroog. De overige opvarenden waren ongedeerd. Alle opvarenden konden een douche nemen en ze kregen droge kleding en eten aangeboden. Ze spraken geen Engels. Uit hun paspoorten kon ik afleiden dat het twee Taiwanese en acht Chinezen betrof. De rederij belde terug dat we de opvarenden van het vissersschip beter mee konden nemen naar Hongkong. Taiwan RCC wilde graag dat we ze in Keelung (Taiwan) zouden afzetten. Om geen oponthoud te veroorzaken ben ik in overleg met het RCC Taiwan en de rederij verder gevaren naar Hongkong. Toen we vertrokken zag ik dat de CT5-1193 nog steeds dreef. Op 24 september om 15.30 uur (GMT+ 8 uur) meerden we veilig te Hongkong af. De vissers zijn toen van boord gehaald door de autoriteiten.

Tijdens de reis stonden de 10- en 3-centimeterradar bij. Beide radars hebben een dode hoek naar achteren toe.
 De CT5-1193 schatte ik ongeveer 25 meter lang. Het schip was van staal.
 De bemanning houdt zelf zijn eigen rusturenlijsten bij.
 Ik overhandig hierbij de volgende items: zeekaart, logboek, brug- en deklogboek, telegraaf order print, course recorder print, weerberichten, weerfax, master's standing orders, verklaring van mijzelf en verklaringen van MO 4 B. Boosveld en scheeps-technicus J. Compaan en een bemanninglijst van de CT5-1193.

Maritiem officier 4 B.A.J.G. Boosveld

Genoemde tijden zijn scheepstijden (GMT + 08.30 uur), tenzij anders vermeld.
 In de zomer van 1999 heb ik mijn diploma maritiem officier behaald aan de zeevaartschool Abel Tasman te Delfzijl. Mijn stage heb ik in 1998 en 1999 gevaren bij Spliethoff. Daarna ben ik naar de Hogere Zeevaartschool te Vlissingen gegaan voor het behalen van het HBO-diploma. Om dit diploma te krijgen moet je 1½ jaar naar school en vervolgens moet je een takenboek maken. Op drie toetsen na heb ik het theoretisch gedeelte afgerond en het takenboek heb ik inmiddels ingeleverd. Voor het bijhouden van het takenboek is geen aparte stage vereist. Op 2 maart 2001 kwam ik in dienst van Nedlloyd en monsterde ik aan als MO 4 op de "P&O Nedlloyd Kowloon". Ik ben toen met het takenboek begonnen. Ik heb tot 18 juni 2001 aan boord gewerkt. Ik liep de 08.00-12.00 wacht op de brug en ook de machinekamerwacht, volgens het 6 dagen brug en 12 dagen machinekamersysteem.
 Op 9 september monsterde ik te Singapore aan als MO 4 op de "Nedlloyd Europa". Ik werkte op de brug en in de machinekamer volgens het bovengenoemde 6-12-systeem. Ook nu liep ik de 08.00-12.00 en 20.00-24.00 brugwacht. Ik verrichtte overwerk van maandag tot en met vrijdag van 13.00 tot 15.00 uur. Er waren mij geen defecten van bruguitrusting bekend.
 Op 21 september 2001 vertrokken wij uit Yokohama met bestemming Hongkong. De reisvoorbereiding werd door de kapitein gemaakt en lag voor iedereen ter beschikking op de brug. Op zaterdag 22 september liep ik als gewoonlijk de 08.00-12.00 brugwacht. Op zaterdagmiddag na het eten ben ik nog naar de brug gegaan om de reisvoorbereiding te bestuderen. Het te varen traject heb ik vaker gevaren op de "P&O Nedlloyd Kowloon". Het is mij bekend dat er op dat traject veel vissersschepen voorkomen. Zaterdagavond liep ik de 20.00-24.00 wacht.
 Op zondag 23 september kwam ik om 07.50 uur op de brug. Ik had goed geslapen en was goed uitgerust. Ik nam de wacht over van maritiem officier 2 Frans Sanderse. De wind was noordoost, kracht 7 à 8 Bft. De zee was ruw en er stond een matige deining. Het zicht was ongeveer 6 mijl. Er was één vissersschip aan stuurboord voor op 2 streken, op drie mijl afstand. Op de radars waren verder geen schepen zichtbaar. We stuurden 248° op de gyro en we maakten 90 klappen, wat overeenkomt met 18 à 19 knopen. Er werd gestuurd op de automaat op de "track mode". De way points zijn in de navigatiecomputer ingevoerd en deze berekent de tussenliggende tracks. De automaat is gekoppeld aan deze navigatiecomputer. Er waren verder geen bijzonderheden; alle brugapparatuur werkte naar behoren. De navigatieverlichting stond bij en brandde helder. Als een lamp kapot zou gaan, krijg je een alarm. De VHF's stonden bij op kanaal 16 en 13.

U 21

De radars staan aan weerszijden van de stuurstand, de 10-cm radar aan stuurboord en de 3-cm radar aan bakboord. Beide radars stonden op het 12-mijlsbereik, "off centre display", noord boven, gyro-gestabiliseerd, "guard rings" bij en het alarm stond bij. Het centrum zette ik met de hand zover als mogelijk naar achteren "off-centre", zodanig dat ik recht vooruit 20 mijl over had. De "guard rings" had ik met de hand ingesteld op een rechterboordhoek van 30 graden over bakboord en stuurboord op zowel 12 als 5 mijl. Als een schip door de ingestelde ring vaart, krijg je alarm. Deze "guard rings" heb ik toen ik op wacht kwam aangezet. De gebruikte hoeken en afstanden worden door anderen ook zo gebruikt. Op beide radars zit een blinde hoek naar achteren. Op de ene radar van recht achteruit naar 30 graden naar stuurboord en de andere radar van recht achteruit naar 30 graden over bakboord. De "rain clutter" van beide radars stond af en de "sea clutter" stond bij op beide radars. Ik kan mij niet meer herinneren of deze op automatisch stond of op de hand.

Het is mij niet opgevallen of het visserschip dat ik om 08.00 uur buiten zag ook op de radar zichtbaar was. Ongeveer elke tien minuten schakelde ik even terug naar het 6-mijlsbereik om de vissersmannen beter te kunnen zien. Tijdens de wacht liep ik op de brug heen en weer tot naast de consoles bij de ramen en ik keek steeds naar buiten. Als ik weer bij de 10-cm radar stond, gebruikte ik ook de verrekijker om naar buiten te kijken. Ik deed dit ook na ieder rondje, na ongeveer tien minuten. Uit eerdere ervaringen weet ik dat vissersschepen bij dergelijk weer op ongeveer vier mijl op de radar zichtbaar zijn. Meestal zag ik ze eerder visueel dan op de radar. Om ongeveer 08.10 uur passeerde ik het vissersschip aan onze stuurboordkant.

Om 08.30 uur werd ik gebeld door de maritiem officier 1 G. IJssel de Schepper. Ik stond toen achter de 10-cm radar. Ik heb de telefoon opgepakt die aan bakboord naast de 3-cm radar ligt. De andere telefoon zit tussen de 10-cm radar en de stuurstand. Ik heb deze telefoon niet gebruikt omdat deze soms niet goed werkt. De MO 1 vertelde mij dat we een aanvaring hadden gehad. Hij gaf me verder geen bijzonderheden en wilde de kapitein spreken. De kapitein was even na 08.00 uur op de brug gekomen, heeft een kleine ronde op de brug gelopen en is vervolgens naar het radiostation gegaan om administratie te gaan doen. De kapitein heeft zich tot het moment van de aanvaring niet met de navigatie bemoeid.

Ik heb toen naar de kapitein geroepen dat er telefoon was. Hij heeft de telefoon aangenomen en is toen achter de bakboordradar gaan zitten en heeft het commando overgenomen.

In eerste instantie kon ik niet geloven dat we een aanvaring hadden gehad. Ik heb niets opgemerkt of gevoeld. De kapitein zei dat het vissersschip aan bakboord zat. Ik heb toen de hoofdwerktuigkundige gebeld om te zeggen dat we een aanvaring hadden gehad en dat hij naar beneden moest. Ik ben toen naar bakboordbrugvleugel gelopen. Het is een geheel gesloten brug die ook de brugvleugels omvat. Ik zag toen bakboordachter vlakbij ons achterschip het vissersschip. Op dat moment kon ik er nog niets bijzonders aan zien. Ik heb dit aan de kapitein gemeld. Direct na het telefoontje heeft de kapitein de telegraaf teruggetrokken, ik weet niet meer precies in welke stand, en is hard bakboorduit gegaan. Van de brugvleugel liep ik naar de kaartentafel om de GPS-positie te noteren. Tijdens het draaien over bakboord probeerde de kapitein per VHF-kanaal 16 contact te krijgen met het vissersschip, dit lukte niet. Wij zagen enkele mensen aan dek die, met zwemvesten om, zwaaiden. De kapitein heeft toen, om 08.41 uur, algemeen alarm gegeven.

De maritiem officier 2 Andre Wielens was bovengekomen. Hij heeft toen het bijhouden van het kladjournaal van mij overgenomen. De hofmeester is later ook bovengekomen. Ik heb toen samen met de hofmeester uitkijk gehouden met behulp van verrekijkers. Om 08.45 uur maakte de MO 2 een VHF-oproep om de scheepvaart in te lichten over de reddingsactie.

Ondertussen werden er aan dek, aan stuurboordzijde, netten, een loodsladder en een vlotladder overboord gehangen. Na de volledige rondtorn en inmiddels afslacken tot ongeveer 6 knopen, voeren we naar het vissersschip toe. Ik kon toen met de hofmeester de naam van het vissersschip lezen, het was de: CT5-1193. Tijdens de rondtorn is maritiem officier 3 naar voren gestuurd om te kijken of wij schade hadden. Het bleek dat wij alleen verfschade hadden. In de bak waren geen beschadigingen zichtbaar. Aan dek werden lijnwerptoestellen gereed gemaakt. Na de eerste rondtorn over bakboord zaten wij nog te ver van het schip af om verbinding te maken. Wij hebben toen een rondtorn over stuurboord gemaakt. De MO 2 Wielens had met de Satcom getracht verbinding te maken met RCC Taiwan, dit is niet gelukt. Daarna maakte hij contact met RCC Hongkong en meldde de aanvaring. Na de rondtorn hadden wij het schip vlakbij aan stuurboord. We zagen dat er zes personen met zwemvest in een vlot zitten en twee personen met zwemvest zaten nog aan boord. Het vlot zat nog aan het schip vast. Deze twee personen zijn toen in het vlot gestapt, waarna de vanglijn is doorgesneden. Het vlot bleef door de wind tegen de stuurboordzijde van de CT5-1193 aangedrukt. Het vlot en de CT5-1193 dreven naar achteren. Pogingen om verbinding te maken en te houden mislukten. We maakten een nieuwe rondtorn over bakboord en hebben een nieuwe lijn geschoten. Het vlot konden we toen uiteindelijk aan onze stuurboordkant ter hoogte van de loodsladder, bij de bunkerdeur, vastmaken. Ondertussen zijn we gebeld door RCC Taiwan en dat vertelde ons dat er acht Chinezen en twee Taiwanezen aan boord zaten. Alle tien opvarenden zijn toen uit het vlot bij ons aan boord gestapt; dit was om 11.04 uur. Ook de scheepshond en bagage werden aan boord genomen.

Vanaf de brug was te zien dat de CT5-1193 schade had aan de bakboordachterzijde. Tijdens de reddingsactie zijn er door een stagiair foto's genomen van de CT5-1193. Toen ze aan boord kwamen, zijn ze eerst naar het hospitaal gegaan, één persoon had een klein sneetje boven het oog. De overige mensen waren ongedeerd. Later zijn ze van droge kleding, eten en drinken voorzien. Van RCC Taiwan kregen we eerst de opdracht om naar Keelung te varen om daar de drenkelingen af te zetten. In overleg met kantoor heeft de kapitein besloten om niet naar Keelung te varen maar door te varen naar Hongkong. Om 11.10 uur voeren twee vissersschepen naar de CT5-1193, één van de schepen was de CT5-1219, en zijn daar langs zij gegaan. Om 11.15 uur hebben we het vlot aan dek gehesen. Om 11.20 uur belde RCC Taiwan. Men wilde de laatste stand van zaken weten en men wilde de kapitein van de CT5-1193 spreken. Wij konden zelf niet met hem praten omdat hij geen Engels sprak.

Om 12.00 uur voerden we op naar 100 klappen en wij vervolgden onze reis naar Hongkong. Ik droeg de wacht over aan de 12.00-16.00 wacht. Op 24 september zijn wij aangekomen in Hongkong. We zijn toen eerst ten anker gegaan, de PM-surveyors kwamen toen ook aan boord voor onderzoek. Later, langs de kant, bleek dat er alleen verfschade was.

Op 28 september ben ik in Singapore afgelost. Ik heb toen verklaringen bij de rederij

U 21

te Rotterdam afgelegd en ben toen, mede op verzoek de kapitein, op 17 oktober weer aan boord gestapt.

Ik leg nu ook een vijftal kopieën over, deze zijn gemaakt van documenten, afgegeven door de kapitein van de CT5-1193. Gezien de gebruikte tekens weet ik niet wat hier op staat.

Scheepstechnicus J. Compaan

Genoemde tijden zijn scheepstijden (GMT + 08.30 uur), tenzij anders vermeld.

In 1970 ben ik begonnen met varen bij de Rotterdamse Lloyd, later Nedlloyd genaamd, eerst als handlanger en ongeveer een jaar later als bankwerker. Rond 1988 heb ik een toets afgelegd en ben toen scheepstechnicus geworden. Vanaf toen ben ik als scheepstechnicus gemonsterd. Ik verrichtte ook nautische taken, zoals uitkijken, sturen, afmeren. Vanaf ongeveer 1994 heb ik toezicht nieuwbouw verricht bij de scheepsbouw, met afwisselend reizen tussendoor. Vanaf september 2000 heb ik mijn opgebouwde verlof genoten. Op 22 augustus 2001 ben ik in Barcelona op de "Nedlloyd Europa" aangemonsterd als scheepstechnicus.

Ik liep aan boord de dagdienst. Afgezien van bijzonderheden ben ik normaal gesproken op zondag vrij. Op zondag 23 september voeren wij op weg naar Hongkong. Die dag had ik vrij. Toen ik wakker werd, zag ik door mijn poort diverse vissersschepen varen.

Tussen ongeveer 08.15 en 08.30 uur liep ik over het stuurboorddek naar het voorschip. Ik ben toen op "hart schip" met mijn rug tegen de verschansing gaan zitten. Ik sloot mijn ogen en zat een beetje weg te doezelen. Op een gegeven moment werd ik motorgeluid gewaar. Ter aanvulling: ik kan niet zeggen of de motor al langer draaide of dat men net bezig was de motor te starten. In eerste instantie gaf ik hier niet direct aandacht aan, maar kort daarna besepte ik dat dit geluid toch wel erg dichtbij klonk. Ik ben toen opgestaan. Daar ik op het bakdek stond, keek ik eerst naar voren, daar zag ik niets. Ik hoorde echter nog steeds het motorgeluid. Toen ik over de verschansing keek, schuin naar beneden, zag ik vlak beneden ons een vissersschip, waarvan ik op het achterschip keek. Ik zag daar ongeveer vier à vijf schreeuwende mensen op het achterdek staan. We keken elkaar in de ogen. Een fractie later raakten we het vissersschip in de bakboordachterspiegel onder een schuine hoek (zie schets). Ik hoorde een doffe klap, ik heb geen merkbare schok of trilling gevoeld. Ik zag dat het vissersschip naar stuurboord werd weggezet, met een compleet ander motorgeluid, een gierend geluid. Ik rook ook meteen een dieselolie-lucht. Over stuurboord is het vissersschip op dat moment uit mijn zicht verdwenen, het schip dreef nog wel. Dit alles gebeurde in een tijdbestek van seconden. Ik heb geen geluidseinen vooraf waargenomen.

Het zicht was goed. De wind was 7 à 8 Beaufort en er stonden aardig wat witte koppen op de golven. Ik schatte het vissersschip ongeveer 22 meter lang, zes à zeven meter breed en ongeveer vier meter hoog, exclusief de antennes etc. Het schip was van staal.

Direct na de aanvaring ben ik over stuurboordhoofddek naar achteren gelopen. Ik zag toen het vissersschip verder van ons afgaan, het schip was drijvende. Ik ben toen naar de Harbour Control Room (HCR) gelopen, een afstand van ongeveer 160 meter, omdat ik dacht daar de meeste kans te hebben iemand aan te treffen en anders had ik

van daaruit gebeld met de brug. De HCR bevindt zich aan stuurboordzijde op het hoofddek. Bovendien is op de Chinese Zee de ingang van de HCR de enige ingang tot de accommodatie, dit in verband met piraterij. Ik zag de MO 1 G. IJssel de Schepper zitten en ik klopte op het raam. Ik heb de aandacht getrokken en de MO 1 kwam toen naar buiten. Toen hij buiten was, aan stuurboordzijde, konden we het vissersschip nog waarnemen, dat zat inmiddels achterlijk van ons. Ik vertelde hem kort wat er gebeurd was. De MO 1 heeft toen de brug gewaarschuwd. Omdat ik wist dat er iets ondernomen zou worden, ben ik me gaan omkleden in werkkleding. Ik ben toen naar de HCR teruggegaan. Daar waren mensen reeds bezig met voorbereidingen te treffen voor de reddingsactie. Tijdens het terugvaren en draaien van het schip gingen de voorbereidingen verder. Ik ben eerst met anderen op het voorschip geweest om mee te helpen. Twee pogingen om met een lijnwerptoestel een lijn over te schieten mislukten. De eerste poging mislukte gezien de harde wind en de tweede lijn is wel overgeschoten maar is klem komen te zitten en verloren gegaan. Vervolgens ben ik naar achteren gegaan om het hieuvlijnkanon voor gebruik klaar te maken in de hoop daar een lijn mee over te kunnen schieten. Helaas kon ik het kanon niet operationeel krijgen. Ik ben bij de accommodatie gebleven. Uiteindelijk is het gelukt vanaf het voorschip verbinding te maken met het vlot. Er zijn ook een vlotladder voor, de loodsladder en sloep/vlotladder achter overboord gehangen. Ik heb toen samen met anderen geholpen bij het loods- en bunkerstation aan stuurboord om de drenkelingen aan boord te krijgen. Toen de drenkelingen aan boord waren, is de loodsladder opgehesen en heb ik het station gesloten en geborgd. Ik heb geholpen alle ladders en lijnen etc. die gebruikt zijn weer binnenboord te halen. De drenkelingen zijn door anderen opgevangen, voorzien van droge kleren, medische zorg, eten en drinken. We hebben onze reis zonder verdere problemen vervolgd naar Hongkong, alwaar we later veilig aanmeerden. Ik heb gehoord dat de drenkelingen daar van boord zijn gegaan.

Op 22 augustus 2002 heeft een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in het Koninklijk Besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 december 1972, Stb. 755), artikel 12, gehoord:

Scheepstechnicus J. Compaan die – zakelijk weergegeven – heeft verklaard:

Ik was de betreffende zondag vrij. Meestal ging ik op zondag naar het voorschip om daar te zitten. Ik schat dat de windkracht 6 à 7 Bft. was, maar achter de verschansing had ik niet veel last van de wind. Er stond een behoorlijke zeegang, maar het zicht werd hierdoor voor mij niet belemmerd. De zon kwam van achteren in. Toen ik naar het voorschip liep, dat was volgens mij tussen 08.30 uur en 09.00 uur, heb ik geen andere schepen gezien. Ik zat ongeveer tien minuten toen ik onderbewust iets hoorde. Toen het mijn nieuwsgierigheid opwekte, ben ik gaan staan. In eerste instantie zag ik niets, maar toen ik mij over de verschansing boog en naar beneden keek, zag ik het vissersschip. Wij waren nog 6 à 8 meter van het schip verwijderd, het schip was nog niet aangevaren. Vlak daarna vond de aanvaring plaats; ik heb dit zien gebeuren. Ik heb

U 21

vier of vijf mensen op het achterdek van de visser gezien. Ze zagen mij ook, want wij hebben elkaar aangekeken. Het schip lag schuin voor ons, zoals weergegeven op bladzijde 026 van uw dossier.

Ik weet niet wat de snelheid van het vissersschip is geweest vlak voor de aanvaring. Ik kon ook niet zien of het schip toen vissende was. Het schip lag niet achter een drijfanker. Ik heb geen impact van de aanvaring gevoeld.

Ik heb geen geluidsseinen gehoord, wel het oplopende gegier van hun motor en hun geschreeuw.

Na de aanvaring werd hun voorschip weggeketst en verdween het schip aan onze stuurboordzijde. Onmiddellijk na de aanvaring rook ik gasolie, maar ik heb geen olieplekken op het water gezien.

Ik heb de aanvaring aan de MO 1 gemeld, die vervolgens de brug heeft gewaar-schuwd.

Het vissersschip heeft na 10 à 15 minuten het reddingsvlot overboord gezet. Toen het lijnwerptoestel door ons werd gebruikt, waren de mensen al in het vlot. Wij hebben ook nog een hieuwlijkanon trachten te gebruiken, maar dat lukte niet omdat het al een tijd lang niet gebruikt was.

Het vlot heeft als gevolg van de wind een tijdje ongunstig gelegen om langs zij te kunnen komen. Met behulp van een lijn is dit uiteindelijk toch gelukt.

Toen de mensen bij ons aan boord waren, is er praktisch niet met ze gesproken omdat ze geen Engels spraken. Ik bemerkte geen kwaadheid of iets dergelijks bij ze, ze waren eerder blij dat ze bij ons aan boord hadden kunnen komen. Ze hadden ook nog persoonlijke spullen kunnen meenemen.

De tijd die is verlopen tussen de aanvaring en het moment dat de mensen bij ons aan boord waren bedroeg 2½ à 3 uur.

Ik heb niet kunnen waarnemen of het vissersschip zinkende was. Het schip lag volgens mij na de aanvaring niet dieper dan ervoor.

Volgens mij heeft de stagiaire de foto's genomen die opgenomen zijn in uw dossier.

Ik loop geen wacht op de brug. Ik had nooit wacht gelopen met marof Boosveld.

Ik had vaker in dit gebied gevaren en ik wist dat je daar vissers kon tegenkomen.

Voor zover ik weet is er aan boord niet over de oorzaak van de aanvaring gesproken, wel over de reddingsoperatie. Ik weet niet hoe de rederij verder op deze aanvaring heeft gereageerd.

Er is aan boord een veiligheidscommissie. Ik ben daar geen lid van. Volgens mij is deze aanvaring niet in deze commissie behandeld.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Maritiem Officier 4 B.A.J.G. Boosveld:

Ik volhard bij mijn verklaring, zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd.

In het algemeen houd ik uitkijk door op de radar te kijken. Vanachter de radar kijk ik dan tevens naar buiten. Als ik de radar heb geobserveerd, loop ik naar de beide brugvleugels om daar aan elke zijde 180 graden rond te kijken.

Toen ik op wacht kwam, was ik alleen op de brug. Ik zag toen met het blote oog één vissersschip; de stuurman die ik afloste had mij op dit schip gewezen. Ik heb dit schip, waarvan ik had gezien dat het vissende was, verder niet geobserveerd op de radar. Er waren verder geen problemen mee. Ik heb zelf de "guard rings" en de boordhoeken op de radars ingesteld. Ik heb een keuze gemaakt voor twaalf mijl voor de grote schepen en vijf mijl voor de kleinere. De radar die was ingesteld op twaalf mijl, heb ik ook wel teruggeschakeld naar zes mijl. Ook toen heb ik niets gezien. Ik ben niet aan de "sea clutter" geweest; ik kan mij niet meer herinneren hoe deze was ingesteld.

Boordhoeken van 30 graden zijn gebruikelijk. Ik weet dat andere schepen ons konden naderen buiten deze boordhoek van 30 graden. De mate van detecteren van schepen op de radar hangt af van de gesteldheid van de zee.

Het voordek was afgeladen met containers. Ik weet niet hoe groot de dode hoek in graden of in meters was.

Tot het moment van de aanvaring heb ik, met uitzondering van het eerder genoemde vissersschip, geen andere schepen gezien, noch op de radar, noch met het blote oog. Op de radars heb ik helemaal geen schepen gezien.

Terwijl ik de brugwacht liep, keek ik naar buiten, zowel met het blote oog als met een verrekijker, zowel aan stuurboord als aan bakboord. Ik observeerde ook regelmatig de radar.

Op een gegeven moment werd ik telefonisch door de MO 1 gewaarschuwd dat er een aanvaring had plaatsgevonden. Ik had daar totaal niets van gemerkt. Ik weet nog steeds niet hoe het komt dat ik dat schip niet heb gezien. Theoretisch is het denkbaar dat het schip in de dode hoek heeft gezeten, maar door mijn wijze van uitkijken acht ik dat onwaarschijnlijk.

Onmiddellijk na de waarschuwing van de MO 1 heb ik de kapitein gewaarschuwd. Daarna ben ik naar de bakboordzijde van de brugvleugel gelopen, waar ik op ongeveer honderd meter achter ons het aangevaren vissersschip zag. Ik zag geen mensen aan dek van dit schip. Het schip was qua type vergelijkbaar met het eerste vissersschip dat ik had waargenomen. Ik heb daarna niet meer op de radar gekeken. Ik heb de schade aan het schip gezien; de bakboordachterkant was gedeukt. Ik heb geen scheur waargenomen.

Ik heb niet geconstateerd dat, toen wij onze reis vervolgden, het andere schip dieper in het water lag dan vlak na de aanvaring.

Ik ken de foto's uit uw dossier.

Ik vaar nog steeds. Mijn laatste schip was de "P&O Nedlloyd Rotterdam".

Kapitein J.C. Vermunt:

Ik volhard bij mijn verklaring, zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd.

Ik was om 08.00 uur weer op de brug gekomen. Ik zag toen één vissersschip dat ik visueel op ongeveer vier mijl waarnam. Daarna ben ik naar de radiohut gegaan. Ik wilde ook in de buurt zijn om MO Boosveld te kunnen bijstaan als hij dat nodig achtte. Vanuit de radiohut kon ik wel de brug zien, maar goed naar buiten kijken ging niet. De instelling van de radars laat ik altijd over aan de mensen zelf. Meestal

U 21

staan de boordhoeken op de radar ingesteld op een grotere hoek dan dertig graden. Persoonlijk vind ik deze hoek van dertig graden aan de krappe kant. Volgens mij staat in mijn wachtorders hoe het functioneren van de radars moet worden gecontroleerd. Dit moet gedaan worden aan de hand van passerende schepen. Ik had volledig vertrouwen in Boosveld. Hij liep elke morgen de 08.00–12.00 uur brugwacht. Mijn ervaring met hem was dat hij de radars altijd juist instelde. Hij liep over de brug heen en weer en hij keek regelmatig op de radars. Ik achtte de situatie niet dusdanig dat ik een extra uitkijk noodzakelijk vond. Ik denk niet dat de belading van invloed is geweest op het uitkijken. Het dek was niet volledig volgeladen. De dode hoek reikte 150 à 200 meter voor de boeg. Aan beide zijden van de brug was voldoende zicht rondom om goed te kunnen uitkijken. De wind kwam schuin van achteren in. Op een gegeven moment werd ik door hem gewaarschuwd dat wij bij een aanvaring betrokken waren geweest. Ik heb toen het commando van hem overgenomen en de zaak verder afgehandeld. Ik heb het aangevaren schip bakboord achter gezien. Ik zag dat er een paar mensen aan dek stonden. Volgens mij was het schip vóór de aanvaring vissende, omdat ik na de aanvaring nog lijnen zag uitstaan. Het zou ook kunnen zijn dat dit door de aanvaring is gekomen. Na de aanvaring heb ik het andere schip op 1½ à 2 mijl waargenomen. Deze waarneming deed ik op de 3-cm radar. Contingency Plan nr. 3 betekent: hoe te handelen bij een aanvaring. Dit plan is goed uitgevoerd. Het hieuvlijnkanon dat wij wilden gebruiken werkte niet goed; het was al een tijd niet meer gebruikt. Nog voordat de mensen van het schip bij ons aan boord waren, hadden wij al via het RCC Taiwan gehoord dat het om tien man ging. Wij hebben met behulp van schetsen met die bemanning de aanvaringssituatie trachten te reconstrueren. Dat ging moeilijk aangezien ze totaal geen Engels spraken en er nauwelijks mee viel te communiceren. Wij zijn in de buurt van het vissersschip gebleven totdat er twee andere vissersschepen waren. Daarna hebben wij onze reis, met toestemming van het RCC, vervolgd. Ik heb deze twee schepen over de VHF gehoord, maar ik heb niet begrepen wat er werd gezegd. Het weer was te slecht om de overgenomen bemanning weer over te zetten op de gearriveerde vissersschepen. Mijn ervaring is, dat het niet veel uitmaakt hoe de brug/machinekamerindeling voor de MO's is geregeld. U verwijst naar mijn "standing orders" waarin het "safety alarm" wordt genoemd. Hiermee wordt het brugwachtalarm bedoeld.

4. Het standpunt van de Inspecteur

De aanvaring op 23 september 2001 omstreeks 08.30 uur op de Oost-Chinese Zee tussen de "Nedlloyd Europa" en het Taiwanese vissersschip met vismerk "CT5-1193" is, gezien de ernst van de aanvaring, naar omstandigheden nog goed afgelopen. Echter recentelijk zijn er op een aantal punten vergelijkbare aanvaringen geweest, respectievelijk tussen een tanker en een vissersschip en tussen een

containerschip en een vissersschip, waarbij aan boord van de vissersschepen doden en gewonden zijn gevallen. Het betrof hier wel allemaal schepen die onder een andere dan de Nederlandse vlag voeren. De overeenkomsten waren dat het bij beide aanvaringen ging om grote schepen die onder goede weersomstandigheden in aanvaring zijn gekomen met vissersschepen en waar uit de eerste berichtgeving bleek dat de oorzaak waarschijnlijk was gelegen in het niet houden van een goede uitkijk. De aanvaring van de "Nedlloyd Europa" met het Taiwanese vissersschip is door de aanwezigheid van de scheepstechnicus op de bak van de "Nedlloyd Europa" opgemerkt en daardoor is de aanvaring te reconstrueren. Nadat de scheepstechnicus de aanvaring had zien gebeuren, heeft deze onmiddellijk alarm geslagen en daarna is door de bemanning van de "Nedlloyd Europa" een reddingsoperatie in gang gezet om de bemanning van het vissersschip te redden. Een groot deel van deze reddingsoperatie is door de stagiair op foto vastgelegd. Over de reddingsoperatie kan ik kort zijn, die is gezien de omstandigheden prima uitgevoerd door de bemanning van de "Nedlloyd Europa", en de gehele Taiwanese bemanning is gered van het, naar later bleek, zinkende vissersschip. Op 24 september is de "Nedlloyd Europa" afgemeerd in Hongkong en is de bemanning van het vissersschip van boord gegaan. De belangrijkste vraag in dit onderzoek is: waarom heeft de officier van de wacht aan boord van de "Nedlloyd Europa" het vissersschip niet in een vroeger stadium opgemerkt, zodat een aanvaring had kunnen worden voorkomen?

Tijdens de aanvaring stond er een noordoosten wind van 7 à 8 Beaufort, met een ruwe zee en een matige deining. Het zicht van zo'n 7 mijl was redelijk. Alle navigatieapparatuur werkte naar behoren en zowel de 10- als de 3-cm radar stonden bij. Het vissersschip was van staal met ongeveer de volgende afmetingen: 22 meter lang, 7 meter breed en de opbouw was ongeveer 4 meter hoog boven de waterlijn en het vissersschip moet dus zowel op de radar als visueel goed zichtbaar zijn geweest. De "Nedlloyd Europa" heeft het Taiwanese vissersschip in de bakboordachterspiegel aangevaren, waardoor een scheur ontstond van ongeveer een meter lang en tien centimeter breed op de hoek van het achterschip met de bakboordscheepshuid. De koersen van het vissersschip voor de aanvaring waren niet meer te achterhalen. De maritiem officier 4 (MO 4) liep tijdens de aanvaring de wacht op de brug. In zijn verklaring zei de MO 4 dat hij in eerste instantie niet kon geloven dat de "Nedlloyd Europa" een aanvaring had gehad met een vissersschip. Aangezien het zicht redelijk goed was en andere vergelijkbare vissersschepen wel op de radar te zien waren geweest en alle brugapparatuur, inclusief de radars, goed werkte, kan er maar één conclusie worden getrokken, namelijk dat de MO 4 geen goede uitkijk heeft gehouden. Hierdoor heeft hij de bemanning van het Taiwanese vissersschip in levensgevaar gebracht en het is de vraag of, als de scheepstechnicus de aanvaring niet had opgemerkt, de bemanning van het vissersschip deze aanvaring had kunnen navertellen.

Gezien het bovenstaande acht ik de MO 4 schuldig aan deze aanvaring en stel de Raad voor om zijn bevoegdheid om te mogen varen als stuurman in te trekken voor een periode van twee weken.

U 21

De kapitein acht ik niet schuldig aan de aanvaring.

5. De pleitmotie van raadsman W. Grooff, luidt:

Een donderslag bij heldere hemel, zo kwam de melding van de aanvaring op de heer Boosveld over. Nog geen half uur was hij op wacht en alles verliep geheel naar behoren. Hij was goed uitgerust, de omstandigheden waren goed en hij liep wacht zoals hij dat geleerd had. Zijn reactie was er één van ongeloof. Hij had niets gehoord en niets gezien dat zou kunnen duiden op de aanwezigheid van een ander schip voor zijn boeg, laat staan van een aanvaring. Wellicht zou dat zo gebleven zijn indien de heer Compaan niet toevallig op het voorschip aanwezig was geweest op het moment dat er toch een aanvaring plaatsvond.

De heer Boosveld heeft alle tijd gehad om over het voorval na te denken. Hij heeft er ook met collega's en met de rederij over gesproken, doch er is geen duidelijk antwoord verkregen op de vraag, hoe het toch mis heeft kunnen gaan. De feiten spreken echter voor zich. Ondanks het actief wacht lopen en het houden van goede uitkijk, is er kennelijk toch een situatie ontstaan waarin een schip te dicht genaderd en zelfs aangevaren werd. Indien dat de conclusie van de Raad zou kunnen zijn, dan ligt hier een "zaak ter lering" in optima forma. Indien de Raad echter tot de slotsom zou komen dat de heer Boosveld geen goede uitkijk hield, simpelweg omdat hij anders het schip wel gezien zou hebben, zou dat wel eens voor te veel bij de zeevaart betrokkenen een excuus kunnen zijn om dit toch heel belangrijke dossier naast zich neer te leggen zonder het de aandacht te geven die het verdient.

De beoordeling of er op de "Nedlloyd Europa" in dit geval goede uitkijk is gelopen is niet zo simpel als hij lijkt. "Goed", als in "goed zeemanschap", "goed gebruik" en "goede uitkijk" gaat veel verder dan het naar de letter uitvoeren van hetgeen geleerd is, ook al gebeurt dat uitvoeren nog zo secuur. In dat "goed" schuilt een stuk overlevering en ervaring, dat niet uit lesboeken te halen is. Daar zit de gebundelde ervaring van "near misses" en de schrik van alle veel te laat geziene kleine vissers en jachtjes die iedereen ooit eens tegenkwam of zeker nog tegen zal komen. Daar zitten de schepen die niet gezien zijn onder koersflitsen, in dode sectoren, in regenbuien, in de "sea clutter" of op verkeerd of simpelweg onder andere omstandigheden afgeregelde radars. Door de jaren heen hebben al deze elementen mede bijgedragen tot het vormen van het extra zintuig, waardoor de brugofficier zijn handelen aanpast naarmate hij meer ervaring opdoet. Wellicht kan de conclusie zijn dat hier voor de betreffende visser het verschil zit tussen wel en niet gezien worden en voor de heer Boosveld het verschil tussen wél of niet betrokken raken bij een aanvaring.

Ik spreek de hoop uit, dat de Raad tot de conclusie zal komen dat de heer Boosveld zich inderdaad naar beste kunnen van zijn taak heeft gekwet. Het feit dat hij na het interne onderzoek door de rederij wederom en met spoed terug aan boord is geplaatst, mag iets betekenen. Wellicht van nog groter belang is het dat dit gebeurde op voorspraak van de scheepsleiding, die het vertrouwen in hem onderstreepte door hem op dezelfde wijze in te zetten als vóór de ongelukkige aanvaring. Bij de

conclusie dat hij deed wat hem geleerd was, hoort echter gelijk de vaststelling dat dit kennelijk tóch niet altijd voldoende is. Ik ben ervan overtuigd dat hier een boodschap ligt voor iedereen die zich met onze scheepvaart bezig houdt, maar het zal steeds moeilijker worden om die boodschap over te krijgen. Immers, het houden van uitkijk wordt door diegenen, die zich er niet daadwerkelijk mee bezig houden, steeds meer gezien als "niets doen op de brug" en zeker niet als een essentieel onderdeel van de veilige vaart ter zee. Ook op schepen als de "Nedlloyd Europa" lopen beginnende maritieme officieren vaak zeer snel en soms al (noodgedwongen) op hun eerste reis zelfstandig brugwachten, terwijl ook het feitelijke zwaartepunt van hun algemene dienst aan boord overduidelijk op de werkzaamheid in de nevendiscipline gelegd wordt. Dit kan leiden tot een bewustzijnsvermindering, die bijdraagt aan het ontstaan van een ander soort brugofficier en het gevaar loert dat op termijn "goede uitkijk" houden synoniem gaat worden aan het hebben van geldige ogen- en orenpapieren. Dat is een ongewenste ontwikkeling en ik hoop daarom dat de Raad in zijn uitspraak een lijn zal gaan volgen, die een opening geeft naar het terugwinnen van een stukje van het verloren gegane bewustzijn.

Samenvattend wil ik bevestigen van mening te zijn dat de heer Boosveld zijn plicht naar beste weten en kunnen heeft vervuld en dat hem daarom geen schuld aan deze aanvaring verweten kan worden. Ik verzoek u derhalve tegen hem geen maatregel van tucht te treffen. Zo de Raad onverhoopt toch anders mocht denken en zou besluiten tot het opleggen van een sanctie die zou leiden tot het tijdelijk ontnemen van de vaarbevoegdheid, dan verzoek ik u die ontzegging slechts betrekking te doen hebben op de bevoegdheid om dienst te doen als dekkofficier en niet op de bevoegdheid met betrekking tot de nevendiscipline.

6. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Nedlloyd Europa" vertrok op 21 september 2001 uit Yokohama met bestemming Hongkong. Het zicht was goed en stond een noordoosten wind met een kracht van 6 à 7 Bft.

De reisvoorbereiding werd, volgens rederijprocedures, door de kapitein zelf gemaakt. De way points stonden in de navigatiecomputer die gekoppeld was aan de stuurautomaat en gebruikt werd om er tracks op te varen. Op 23 september 2001 was de wind NO 7 à 8 Bft., de zee ruw, de deining matig en het zicht circa 7 mijl. Omstreeks 06.30 uur kwam de kapitein op de brug. De MO 2 nam op dat moment de wacht waar. Vanwege de aankomsttijd te Hongkong liet de kapitein de vaart vermeerderen. Het aantal omwentelingen van de machine werd opgevoerd van 85 naar 90 omwentelingen per minuut. Om 07.30 uur ging de kapitein ontbijten. Omstreeks 08.00 uur was hij weer terug op de brug. De wacht was intussen overgenomen door de MO 4. Men stuurde een koers van 248° en de vaart bedroeg circa 19 knopen.

Toen de MO 4 de wacht overnam zat er een vissersschip op twee streken aan stuurboord op een afstand van 3 mijl. Het was de MO 4 bekend dat er op het te varen traject veel vissersschepen te verwachten waren. Er werd gestuurd op de

U 21

stuurautomaat die op de trackmode stond ingesteld. De navigatieverlichting brandde helder en de beide VHF's stonden op de respectievelijke kanalen 16 en 13. De beide radars stonden op een bereik van 12 mijl, het display off-centre, noord boven, gyro-gestabiliseerd en de "guard rings" en het alarm stonden ingeschakeld. Het middelpunt werd regelmatig met de hand naar achteren verzet zodat men een zo groot mogelijk bereik naar voren had. De stuurman had de "guard rings" met de hand ingesteld op een boordhoek van 30°, naar stuurboord en naar bakboord, op zowel 12 als 5 mijl.

Om de 10 minuten schakelde de stuurman de radar terug naar een bereik van 6 mijl om vissersschepen beter te kunnen opmerken. De stuurman nam tevens regelmatig de verrekijker ter hand om uit te kijken. Omstreeks 08.10 uur passeerde het eerder waargenomen vissersschip de "Nedlloyd Europa" aan stuurboord van het containerschip.

Terwijl de MO 4 de wacht liep, ging de kapitein achterin het stuurhuis zijn telexberichten verwerken in het radiostation. Het radiostation staat in open verbinding met de brug. Achter de telex gezeten zit men met het gezicht naar voren, maar men kijkt wel tegen de onderkant van het raam aan, zodat men geen uitzicht naar buiten heeft. Om circa 08.30 uur wordt er door de MO 1 naar de brug gebeld en krijgt men te horen dat het schip een aanvaring heeft gehad met een vissersschip. Aan bakboord achter neemt men, op 1,5 mijl afstand, een vissersschip waar dat later de CT5-1193 met als thuishaven Keelung bleek te zijn. De overboord hangende lijnen en netten gaven de indruk dat het schip voor de aanvaring vissende was. De positie op dat ogenblik was circa 104 mijl ten noordoosten van Keelung.

Tussen 08.15 uur en 08.30 uur liep de scheepstechnicus van de accommodatie naar het voorschip. Op de bak aangekomen is hij tegen de verschansing, onder de panamakluis, in het zonnetje gaan zitten. Hij doezelde wat weg maar werd hierin gestoord door motorgeluid. In eerste instantie schonk hij hier geen aandacht aan maar toen hij beseftte dat dit geluid toch wel erg dichtbij klonk stond hij op en keek over de verschansing naar voren. Hij zag niets maar hoorde nog steeds het geluid van een motor. Toen hij over de verschansing naar beneden keek zag hij vlak voor de boeg van de "Nedlloyd Europa", op een afstand van circa 8 meter, een vissersschip. Hij schatte het schip op ongeveer 22 meter lang, 6 à 7 meter breed en 4 meter hoog. Het schip was van staal. Het vissersschip lag schuin, naar stuurboord, voor het containerschip over. Op het achterdek stonden 4 à 5 mensen die in zijn richting keken en schreeuwden. Even later werd het vissersschip van achteren door de "Nedlloyd Europa" aangevaren. Na de aanvaring verdween het vissersschip aan stuurboord van het containerschip.

De scheepstechnicus heeft geen geluidsseinen gehoord, wel hoorde hij, na de aanvaring, het oplopende gegier van de motor van het vissersvaartuig. Ook rook hij gasolie maar zag hiervan geen sporen in het water. Direct na de aanvaring is hij over stuurboord naar achteren gelopen. Hij zag het vissersschip, dat nog immer drijvende was, verder van het containerschip af gaan. Bij de accommodatie aangekomen trof hij in het havenkantoor, dat zich op het hoofddek

bevindt, de MO 1 aan en vertelde wat er gebeurd was. De MO 1 lichtte onmiddellijk de brug in.

Nadat de brug was ingelicht over de aanvaring en men het vissersschip gezien had, nam de kapitein onmiddellijk het gezag van de MO 4 over. Hij zette het loadprogramma in werking om de vaart terug te nemen en bracht het schip over bakboord rond. Via de VHF probeerde hij in contact te komen met het vissersvaartuig maar dit lukte niet. Hij droeg de MO 1 op om de voorpiek en het voorschip op schade te controleren en lichtte telefonisch de rederij in omtrent de aanvaring.

Toen hij, omstreeks 08.40 uur, langs het vissersvaartuig voer, zag hij zes mensen die aan dek bezig waren met het in gereedheid brengen van een reddingsvlot. Allen droegen een zwemvest. Hij kon toen tevens de naam van het vaartuig onderscheiden. De kapitein liet algemeen alarm geven en riep via de intercom om dat er een aanvaring had plaatsgevonden en dat Contingency Plan 3 gevolgd diende te worden. Dit is een vastgesteld plan bij een aanvaring, met daarin alle acties die hiervoor noodzakelijk zijn. Om 08.45 uur zond de kapitein via VHF-kanaal 16 een algemeen bericht uit omtrent de aanvaring. Via de MF/HF-telefonie en de Satcom probeerde men tevens om in contact te komen met Taiwan Rescue Centre, hetgeen niet gelukte omdat het nummer niet bleek te kloppen. Men kreeg later het Rescue Centre in Hongkong wel te pakken dat op zijn beurt Taiwan RCC weer ingelicht heeft. Men kreeg van de Kustwacht te Hongkong ook het juiste nummer van de Taiwanese Kustwacht.

Omstreeks 08.50 uur hing de bemanning van de "Nedlloyd Europa" netten overboord en werden touwladders in gereedheid gebracht.

Om 09.05 uur zag men dat het vlot aan boord van het vissersvaartuig te water werd gelaten. Omstreeks 09.42 uur stapte de bemanning van het vissersvaartuig in het vlot over. Om 09.45 uur werden de lijnen van het vlot losgegooid. Met het lijnwerptoestel bracht men vanaf de "Nedlloyd Europa" een lijn over naar het vlot. De "messenger" die daarop volgde brak echter en omdat het schip inmiddels te ver van het vlot verwijderd was, ging de kapitein opnieuw rond. Men heeft eerst nog geprobeerd om het hieuwlijkanon te gebruiken maar dit functioneerde niet meer omdat het al lange tijd niet meer was gebruikt.

Om 10.20 uur had men contact met de Taiwanese Kustwacht. Men vroeg de Kustwacht om een bericht omtrent de visserman uit te zenden met de bijbehorende positie. Om 10.27 uur lukte het de bemanning van de "Nedlloyd Europa" om een lijn naar het vlot te krijgen en om 10.42 uur had men het vlot aan stuurboordzijde, nabij de loodsdeur, langs zij. Van de Taiwanese Kustwacht hoorde men dat er zich tien personen op het vissersschip moesten bevinden. Om 11.04 uur waren alle tien opvarenden van het vissersvaartuig, alsmede de scheepshond, aan boord van het containerschip.

Intussen waren er ook andere vissersschepen gearriveerd. Vanwege de ruwe zee was het niet mogelijk om de vissers daarop over te zetten. Ook was radiocontact met die schepen niet mogelijk.

Eén van geredde vissers had een schaafwond boven het rechteroog, de anderen waren ongedeerd. In overleg met de rederij en het RCC Taiwan werd besloten om de opvarenden van het vissersvaartuig mee te nemen naar Hongkong.

U 21

Op 24 september 2001 meerde de "Nedlloyd Europa" omstreeks 15.30 uur, veilig te Hongkong af en werden de vissersmannen aan de autoriteiten overgedragen.

De "Nedlloyd Europa" liep door de aanvaring slechts verfschade op. Het vissersvaartuig kreeg een scheur in de spiegel van ongeveer een meter lang en 10 centimeter breed. Toen de "Nedlloyd Europa" koers zette naar Hongkong was het vissersschip nog drijvende. Later werd vernomen dat het Taiwanese vissersschip "Won Chin no 66" register CT5-1193 gezonken was. De schade was een total loss, ten bedrage van US\$ 430.610,-.

Beschouwing

In een relatief kort tijdsbestek zijn drie containerschepen van dezelfde rederij achterop een ander vaartuig gelopen. In alle gevallen was het zicht goed en bevond men zich op volle zee.

De drie aanvaringen zijn door de Raad onderzocht en bij alle gevallen heeft de Raad moeten constateren dat de uitkijk door de officier van de wacht niet naar behoren is uitgevoerd.

Bij alle drie de aanvaringen ontstond alleen materiële schade. Omdat de onderhavige aanvaring, per toeval, door een bemanningslid werd opgemerkt, kon ook hier persoonlijk letsel of erger voorkomen worden.

De aanvaring

Op 23 september 2001 kwam de MO 4 om 08.00 uur op wacht. Ook de kapitein kwam na het ontbijt op de brug, deels om zijn werkzaamheden in het radiostation af te werken, deels om in de buurt van de nog onervaren maritiem officier te zijn.

Na het behalen van zijn MBO-diploma in 1999 liep de marof stage bij de rederij Spliethoff. Hij is na deze stagetijd gaan studeren voor het HBO-diploma en heeft op drie toetsen na het theoretisch gedeelte hiervoor afgerond. In maart 2001 monsterde hij aan op de "Nedlloyd Europa" als MO 4 en liep afwisselend wacht op de brug en in de machinekamer volgens het 6 dagen brug en 12 dagen machinekamersysteem. Na een korte verlofperiode monsterde hij 9 september 2001 opnieuw aan als MO 4 op de "Nedlloyd Europa". Ook nu liep hij weer volgens het bovengenoemde 6-12 systeem. Tijdens zijn brugdagen liep hij de 8-12 en de 20-24 uur wacht.

Gezien het bovenstaande concludeert de Raad dat van een grote ervarenheid bij de marof, wat betreft het wachtlopen op de brug, nog geen sprake is.

Toen de MO-4 op wacht kwam, was hij goed uitgerust. De reisvoorbereiding, die ter inzage op de brug lag, had hij daags tevoren reeds bestudeerd. Bij de wachtovername door de MO 2 werd hem gewezen op de aanwezigheid van een vissersvaartuig in de nabijheid. Het zicht was circa 6 tot 7 mijl en er stond een harde noordoosten wind met ruwe zee en matige deining.

Hij heeft het vissersvaartuig visueel waargenomen. Hij heeft niet gecontroleerd of het vaartuig op de radar werd weergegeven.

Men beschikte op de brug over twee moderne, goed en op verschillende frequenties werkende radars. Nadat de MO 2 van wacht was gegaan heeft de MO 4 de instellingen van de radars naar eigen inzicht aangepast. Hij stelde de "guard rings"

met de hand in. Hij koos voor een boordhoek van 30°, zowel aan stuurboord als aan bakboord en een afstand van 5 en 12 mijl. Verder stonden de radars ingesteld op "off centre", gyro-gestabiliseerd met noord boven. Hoe de "sea clutter" stond ingesteld weet de MO 4 niet meer.

De Raad is van oordeel dat de MO 4 de alarmering niet goed ingesteld heeft. Bij een vaart van 19 knopen is het voor een schip met een snelheid van 9,5 knoop al mogelijk om de ander onder de boordhoek van 30° te naderen. Vissersschepen komen vaak pas, zeker bij ruw weer en deining, binnen de 4 mijl goed op de radar. De instelling van de alarmering op de radar was in het onderhavige geval dus niet voldoende om vissersschepen, die in dit gebied veelvuldig voorkomen, naar behoren via de alarmering te detecteren. Bij het overnemen van de wacht werd de MO 4 gewezen op een vissersschip in de nabijheid. Hij heeft verzuimd om te kijken of dit schip op de radar zichtbaar was. Het checken van de radar met een object dat men visueel waarneemt, is niet alleen noodzakelijk om de goede werking van de radar te controleren maar zeker ook, als dit object zich in de onmiddellijke nabijheid bevindt, om de optimale instelling van de "sea clutter" te bewerkstelligen. In de "Master's Standing Orders" staat ten aanzien van de radar: "Observe and monitor regularly". De Raad is van oordeel dat dit te algemeen is gesteld en dat er in de wachtorders expliciet dient te worden vermeld dat de radar aan de hand van een visueel waargenomen object gecontroleerd dient te worden op de goede werking en objecten in de onmiddellijke nabijheid gebruikt dienen te worden voor een optimale instelling van de "sea clutter".

Tijdens het wachtlopen door de MO 4 heeft de kapitein de instellingen van de radar niet gecontroleerd. De Raad is van oordeel dat de kapitein, bij deze toch onervaren wachtofficier, een actiever begeleidingsbeleid had moeten voeren. Tijdens de zitting van de Raad verklaarde de kapitein dat de instelling van de boordhoeken tot 30° niet voldoende was.

Volgens Voorschrift 5 van de "Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee" dient te allen tijde een goede uitkijk gehouden te worden door te kijken en te luisteren *alook* door het gebruik maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn teneinde een volledige beoordeling van de situatie en van gevaar voor aanvaring te kunnen maken.

Voorschrift 5 gaat er in eerste instantie dus vanuit dat er goed uitgekeken wordt en daarbij de hulpmiddelen, waaronder de radar etc, ingezet worden.

Tijdens het onderzoek is naar voren gekomen dat de MO 4 regelmatig de horizon aan stuurboord en aan bakboord verkend heeft. Wellicht heeft hij door het instellen van de alarmering met de genoemde boordhoeken minder aandacht besteed aan het gebied recht vooruit. Ook heeft hij wellicht de belemmering voor het uitzicht naar voren door de deklust containers niet volledig onderkend. Het feit blijft dat de "Nedlloyd Europa" onopgemerkt in aanvaring is gekomen met een schip dat door zijn grootte niet onopgemerkt had mogen zijn, noch visueel noch op de radar. De Raad is van oordeel dat de MO 4, naar eigen inzicht, zich zo goed mogelijk van zijn taak heeft gekwetend maar dat zijn onervarenheid een grote rol heeft gespeeld. Hij is zich te weinig bewust geweest van de beperkingen van het uitzicht naar voren en van de beperkingen van de radar onder de heersende omstandigheden.

De Raad is van oordeel dat de MO 4 schuld heeft aan de aanvaring. Het houden van

U 21

goede uitkijk, zoals voorgeschreven in Voorschrift 5 van de "Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee" is onvoldoende geweest. De gevolgen van deze aanvaring hadden verstrekkend geweest kunnen zijn. Gezien de ernst van het voorval acht de Raad een tuchtrechtelijke maatregel gepast en geboden. Bij het bepalen van de strafmaat heeft de Raad rekening gehouden met de onervarenheid van de MO 4.

Tijdens de aanvaring was de kapitein op de brug aanwezig. Hij hield zich bezig met het verwerken van zijn telexberichten. Ofschoon hij de MO 4 volledig vertrouwde als officier van de wacht wilde hij toch in de nabijheid van de brug zijn. De Raad is van oordeel dat de kapitein geen schuld heeft aan de aanvaring. De Raad is echter wel van oordeel dat de kapitein zich actiever had moeten opstellen ten aanzien van de controle op het uitvoeren van de zeewacht door de toch nog onervaren MO 4. Alles bij elkaar had de MO 4, na zijn stagetijd, nog maar een goede 40 dagen zelfstandig dienst gedaan op de brug. De Raad is van oordeel dat het waarnemen van de wacht op de brug op een groot en snel schip als de "Nedlloyd Europa", met al zijn zichtbeperkingen, geen sinecure is. Terdege begeleiding van jonge marof's is dan ook een vereiste. De Raad is van oordeel dat een tuchtrechtelijke maatregel ten aanzien van de kapitein niet aan de orde is.

Acties ondernomen na de aanvaring.

Gelukkig werd de aanvaring door een van de bemanningsleden waargenomen en werd de brug in kennis gesteld. De Raad heeft waardering voor de snelle en adequate acties die door de kapitein en zijn bemanning zijn ondernomen om de opvarenden van het vissersschip aan boord te nemen.

De kapitein stelde onmiddellijk Contingency Plan 3 in werking dat door de bemanning voortreffelijk werd uitgevoerd. Netten werden overboord gehangen en touwladders in gereedheid gebracht. Met het lijnwerptoestel werd een lijn naar het vlot van vissersschip overgebracht en kon het vlot, met alle opvarenden aan boord, langs zij gebracht worden. Het contact tussen het schip en de wal verliep, met uitzondering van een verkeerd telefoonnummer, voortreffelijk.

Beslissing

De Raad is van oordeel dat kapitein J.C. Vermunt, geboren 19 februari 1945, geen schuld heeft aan de ramp en een maatregel van tucht te zijnen aanzien niet aan de orde is.

De Raad straft MO 4 B.A.J.G. Boosveld, geboren 15 november 1978, wegens zijn schuld aan de ramp door hem de bevoegdheid te ontnemen om als zelfstandig wachtofficier op de brug de zeewacht waar te nemen voor een periode van een week.

Lering

1. Goede uitkijk wordt volgens Voorschrift 5 van de "Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee" primair gehouden door te kijken en te luisteren en daarbij

- de beschikbare middelen goed te gebruiken. Goede uitkijk behoort dus een wisselwerking te zijn tussen het kijken en luisteren en de beschikbare middelen.
2. De beschikbare middelen dienen voor de heersende omstandigheden goed af- en ingesteld te worden, zoals in het onderhavige geval de radar. De afstelling dient gecontroleerd te worden door vergelijking met objecten die visueel waargenomen worden. Het goed instellen van de "sea clutter" is een noodzaak.
 3. In de brugorders dient specifiek aan het afstellen van de radar voldoende aandacht besteed te worden.
 4. Op containerschepen dient men zich constant bewust te zijn van de zichtbeperking die de deklading meebrengt.

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, J.L.A. van Aalst, A.J. Both, H. Reijne, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 18 oktober 2002.

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