

Nr. 4

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Teunis van Atje" UK 145, varende op de Noordzee ten NW van Den Helder, met het gasproductieplatform K1-A.

Betrokkenen: stuurman H. Pasterkamp
schipper W. Pasterkamp

Op 8 augustus 2002 is het Nederlandse vissersvaartuig "Teunis van Atje" UK 145, varende op de Noordzee ten NW van Den Helder, in aanvaring gekomen met het gasproductieplatform K1-A.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 18 december 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 stuurman van het Nederlandse vissersvaartuig "Teunis van Atje" UK 145, Harmen Pasterkamp, wonende te Emmeloord en/of de schipper van het Nederlandse vissersvaartuig "Teunis van Atje" UK 145, Wubbo Pasterkamp, wonende te Urk.

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 "Teunis van Atje" UK 145;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper W. Pasterkamp;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van stuurman H. Pasterkamp;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van machinist J. Gnodde (UK 135);
5. processen-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Waterpolitie, Unit Noordzee, nummers 2002016651-1, -5, -6, -7, met bijlagen;
6. melding van de "Netherlands Coastguard" d.d. 8 augustus 2002;
7. een krantenbericht uit Visserijnieuws d.d. 16 augustus 2002;
8. brief van mevrouw dra. M. Biekart, Medisch Adviseur Scheepvaart van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Scheepvaart d.d. 3 februari 2003, aan de Raad voor de Scheepvaart, met antwoorden die betrekking hebben tot de medische aspecten van het ongeval;

U 4

9. een fax van de heer H.R.J. Akerboom van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Goederenvervoer d.d. 20 maart 2003, aan R.M. Heezius van de Raad voor de Scheepvaart, met bijlagen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 21 maart 2003. 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 W. Pasterkamp en stuurman H. Pasterkamp, beiden als betrokkene.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkenen is het recht gelaten het laatste te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Teunis van Atje" UK 145 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan rederij V.O.F. Gebroeders Pasterkamp te Urk. Het schip is in 1999/2000 gebouwd, is 23,99 meter lang, meet bruto 200 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 368 kW.

Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, gyrokompas, radars, echolood, automatische stuurinrichting en elektronische plotters.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit vijf personen. De diepgang bedroeg voor 3,50 meter en achter 4,50 meter. De lading bestond uit kisten vis.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie te Rotterdam hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper W. Pasterkamp:

Ik heb sinds 1978 gevaren op vissersschepen en sinds 1986 als schipper. Ik bezit het diploma SW 5 en ik ben schipper op de huidige "Teunis van Atje" UK 145 sinds januari 2000 toen het schip nieuw in de vaart is gekomen. Wij vertrokken op 5 augustus te 02.30 uur uit Den Helder om de spanvisserij uit te oefenen samen met ons zusterschip de UK 135. Wij visten met de "Canadian pair-seine", een bepaald soort visserij.

Op woensdag 7 augustus stopten wij de visserij op de visgronden van de Blauwe Ballengat wegens magere vangst en besloten om naar de Claeverbank te gaan om aldaar te vissen, samen met de UK 135. Het was ongeveer zeven uur stomen in een koers van 355°. Wij verstoomden vanaf circa 23.00 uur. Ik gaf de wacht over aan Jelle Ras, machinist en bevoegd om wacht te lopen. Ik bleef zelf op de brug voor diverse werkzaamheden tot ongeveer 23.30 uur. Jelle Ras heeft te omstreeks 01.30 uur (donderdag 8 augustus) de volgende wacht gepord. Dit was Harmen Pasterkamp. De wachten tot aan de visgronden werden verdeeld over de bemanning. De

bemanning bestond uit 4 vaste mensen en een opstapper/stagiair. Toen ik van de brug ging stond het wachtalarm aan, beide radars stonden aan op zes-, respectievelijk driemijlsbereik (noord boven) off-centre, acht mijl naar voren en er werd gestuurd op de automatische piloot die was gekoppeld aan de gyro. De navigatielichten stonden aan, waarschijnlijk stonden ook de rode NUC-lichten aan. De dekverlichting was uit, het was goed weer met helder zicht. Beide marifoons stonden aan, één op kanaal 16 en één op een visserijkanaal. De positie werd bijgehouden met behulp van de elektronische plotter. De visserij die wij doen is niet zwaar, er wordt alleen bij daglicht gevestigd. Een korte trek duurt een uur en tien minuten, een lange trek duurt twee uur. Wij schoten 3000 meter lijn in circa 1,5 uur. De bemanning is 50% van de tijd vrij. Zij krijgen voldoende rust, zij doen 's nachts een wacht van twee uur. Ik lag zelf te kooi vanaf 23.30 uur. Op zeker moment voelde ik een klap. Ik liep direct de brug op en zag Harmen Pasterkamp in een hoek liggen aan bakboord. Hij was door de klap gelanceerd. De motor was teruggevallen naar stationair toerental door de overspeedbeveiliging. Ik zag direct dat wij een booreiland geraakt hadden. Ik vroeg: "Wat haal je uit?" Hij zei: "Een bokker, een bokker." Ik zei: "Het is geen bokker, het is een booreiland." Hij zei: "Ik weet het niet, ik heb een black-out." Vervolgens is hij van de brug gegaan. Ik stak de dekverlichting aan en zag dat het booreiland vrijwel geen schade had. Ik manoeuvreerde achteruit en wij kwamen direct weer vrij. Toen ik op de brug kwam, hoorde ik het booreiland op de scanner praten (kanaal 8) met het stand-by-schip in het Nederlands, waarbij gevraagd werd: "Wat is er gebeurd en wat heeft ons geraakt?" Daarna werd in het Engels gezegd: "The skipper is not on the bridge, he is coming." Te 04.35 uur riep het stand-by-schip ons op. Mijn collega op de UK 135 waarschuwde mij dat ik geroepen werd, ik had op dat moment reeds tien minuten contact met het boorplatform. De UK 135 voer voorop, wij zaten aan zijn stuurboordzijde op ongeveer een mijl afstand. Ik kom tot de conclusie dat het stand-by-schip ons niet gezien heeft. Het platform vroeg mij of er schade was of gewonden. Hij meldde dat hij zelf vermoedelijk geen schade had maar dat ze bij daglicht verder zouden kijken en dat ze ondertussen de productie hadden stilgelegd. Ik was zelf even aan dek gegaan om onze schade te bekijken.

Het bleek dat wij het gasproductieplatform K1-A geraakt hadden. Het stand-by-schip was op de UK 135 afgegaan (wachtsman Jan Gnodde). Ik vroeg aan de inspecteur van het booreiland of er een dokter was. Zij stuurden een paramedic. Dat leverde weinig op. Zodra wij telefoonbereik hadden, heb ik Radio Medisch Advies gevraagd via de Kustwacht. Ik kreeg het advies zo snel mogelijk de haven op te zoeken. Door de Radio Medische Dienst was mij toegezegd dat er professionele hulp klaar zou staan. Ik had om een ambulance gevraagd. De patiënt wilde niet lopen. Wij kwamen te 13.15 uur aan te Den Helder en de stuurman is direct naar het ziekenhuis afgevoerd, per taxi. Er was geen ambulance en geen professionele hulp. Toen ik van de brug ging om 23.30 uur stond het wachtalarm aan. Als wij stomen staat het altijd aan, met vissen staat het uit. Toen ik na de klap op de brug kwam, gingen er allerlei alarmen, ik weet niet zeker meer of ik het alarm heb uitgezet, misschien is het wachtalarm per ongeluk uitgeschoten bij het verlaten van de stuurstoel, dat is wel eens gebeurd. Harmen Pasterkamp vaart ongeveer tien jaar en is in het bezit van het diploma SW 5. Hij vervangt mij soms als schipper. Toen wij van de Blauwe

U 4

Ballengat vertrokken naar de Klaverbank heb ik mij niet gerealiseerd dat wij het platform op zo'n korte afstand zouden passeren. Maar het platform was goed verlicht.

Harmen Pasterkamp voelde zich wat griepig en had paracetamol gebruikt, ik weet niet of dit een rol gespeeld heeft. Ik hoorde dit pas achteraf, ik had hem niet horen klagen.

Stuurman H. Pasterkamp:

Ik heb sinds januari 1987 gevaren op de toenmalige UK 135 (12 jaar) en daarna op de "Teunis van Atje" UK 145. Sinds januari 2000 vaar ik op de huidige UK 145. Ik bezit het diploma SW 6, Marcom A en Radarwaarnemer. Wij vertrokken op 5 augustus 2002 uit Den Helder. Wij visten tot woensdagavond in de omgeving van de Bruine Bank. Wij visten daar redelijk goed, maar er was veel klein goed tussen. Het vissen gebeurde alleen bij daglicht.

Op woensdag 7 augustus stopten wij te omstreeks 22.00 uur met vissen. Het ophieuwen van het net, vis verwerken en het dekwerk duurde tot circa 23.30 uur. Wij zouden verstoppen naar de Claverbank, wij hadden gehoord dat de visserij daar goed was. Wij hadden de stoom-wachten verdeeld, ik had de middelste wacht. Toen ik van dek kwam, heb ik eerst geprobeerd te slapen. Ik voelde mij ziek, had last van hoesten, benauwdheid en zweten. Ik gebruikte hier paracetamol tegen, al sinds het vertrek op maandag. Ik wilde mij niet ziek melden, de anderen waren ook moe. Omdat wij veel kleine vis gevangen hadden, was ik relatief lang aan dek. Ik ben op dinsdag en woensdag overgestapt op de UK 135 om daar te helpen met vis verwerken, zij hadden wat meer dan wij.

Ik had paracetamol van huis meegenomen, ik was al ziek toen ik van huis ging. Ik was twee weken daarvoor op vakantie geweest in Indonesië en had daarna een week gevist. Ik voelde mij die week ook al niet lekker, maar ik dacht dat het wel weer over zou gaan. Ik kon niet goed slapen, ik had na het werk twee tabletten ingenomen met cola. Te 01.30 uur werd ik geroepen door J. Ras. Ik sliep niet en ging meteen naar de brug. Wij waren stomende, onze collega zat aan stuurboord, iets voorlijker dan dwars. Wij liepen volle kracht, 1600 toeren, volgens de GPS liepen wij 10,5 mijl per uur. De plotter stond aan op een kleine schaal, ik kon maar een paar mijl vooruit zien. Beide radars stonden op zes mijl, noord boven. Het was een beetje heilig, het zicht was ruim vijf mijl. In normale omstandigheden zou ik de plotter direct op een grotere schaal gezet hebben, maar deze keer niet, omdat ik mij niet goed voelde. Ik plofte neer in de stuurstoel. Het wachalarm stond aan, ik heb het meerdere malen uitgedrukt als de zoemer ging op de brug. Ik was om 03.00 uur naar beneden geweest om een cola te pakken. Toen waren er wat buitjes op het scherm, ik stelde de radar bij met de rain clutter, het bereik nog steeds op zes mijl. Dit gaf het beste plaatje. Ik kan mij niet herinneren of ik daarna het wachalarm nog heb uitgezet. Wij hebben ook papieren zeekaarten, deze worden nieuw gekocht als er iets veranderd is. Veranderingen worden door ons zelf in de plotter ingevoerd. Ik was gewend om met Jan Gnodde te praten op de UK 135, maar ik had er nu geen zin in, wegens mijn toestand. Het begon een beetje te regenen, heel lichte motregen, ik kon er door-heen kijken. De lichten straalden een beetje. Ik had geen enkel contact, ik had kanaal 16

en 70 bijstaan, en de zender stond op 2182 kHz. Er was geen enkele communicatie, ook niet op de fax.

Ik ging naar de stuurboordstoel. Op zeker moment werd het mij zwart voor ogen. Toen voelde ik de schok, de knal en het gevoel dat ik door elkaar geschud was. Volgens mij was het 03.45 uur. Ik heb de pitch op nul gezet. Daarna ben ik weer weggezakt. Het schip had wat slagzij over bakboord. Ik ben naar bakboordzijde gegleden. Ik heb daarna nog even met Wubbo gesproken, ik dacht een bokker geraakt te hebben. Ik had een gele en blauwe kleur gezien, ik heb geen moment gedacht dat het een booreiland was.

Ik ben naar beneden gegaan met de bedoeling nog wat te werken, ik ben daar in elkaar gezakt. Ik voelde pijn in de borst, had moeite met ademhaling en last van hyperventilatie. Ik lag te kooi, kreeg een strak laken om de borst van de hospik van het stand-by-schip en kon mij niet verroeren van de pijn. Ik ben bij mijn weten na mijn begintijd nooit meer in slaap gevallen. Ik wijt dit aan de combinatie oververmoeidheid met ziekte. Ik had in de voorgaande dagen weinig geslapen. Bij aankomst te Den Helder ben ik per taxi naar het ziekenhuis gereden. Ik ben er zelf ingestapt, maar kon er niet meer uitstappen, ik moest met een rolstoel. Ik had zware pijnstillers gekregen van een medeopvarende. Ik ben na onderzoek direct geopereerd, dat was het laatste dat ik hoorde. Achteraf bleek dat de milt eruit was gehaald, die was niet te redden. Ik had verder gekneusde ribben en er is longontsteking geconstateerd. Ik ben zeven dagen in het ziekenhuis te Den Helder gebleven, eigenlijk hadden dat twaalf dagen moeten zijn. Naar schatting zal ik tenminste nog zes weken arbeidsongeschikt zijn.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper Wubbo Pasterkamp:

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd. Met de NUC-lichten die ik in een vorige verklaring heb genoemd, bedoel ik de lichten die aangeven dat wij onmanoeuvrbaar zijn. Ik had deze waarschijnlijk vergeten uit te doen.

Die koerslijn die op bladzijde 053 van uw dossier te zien is, is door mij, op verzoek van de verbalisanten van de politie, later in de plotter gezet. Bij het zetten van koerslijnen in de plotter, houd ik altijd rekening met de veiligheidszone van 500 meter rondom een platform. Ik weet zeker dat de koerslijn buiten die zone om liep. De kaarten van de plotter worden regelmatig door mij zelf bijgewerkt. Wij ontvangen ook regelmatig updates van de leverancier.

De bemanning krijgt voldoende rust. Die dag hadden we wel wat extra werk gehad. De nachtwacht wordt meestal in drie delen opgesplitst. De wachten rouleren regelmatig. Er is sprake van korte rustperiodes van anderhalf à twee uur.

Toen ik na de aanvaring op de brug kwam, zag ik de UK 135 aan onze bakboordzijde. De stuurman lag toen in een hoek op de grond. Zijn uiterlijke verwondingen waren niet ernstig, hij is daarna zelf naar beneden gegaan.

Dit is een splinternieuw schip. Het wachalarm was bij de nieuwbouw getest door de

U 4

Fa. Piet Brouwer. Achteraf ben ik niet zo gelukkig met de plaats van het wachalarm. Ik laat de sleutel erin zitten omdat ik de mensen volledig vertrouw. De installatie werkte goed.

De UK 135 heeft het wachtschip niet over de VHF gehoord, dat hebben ze later tegen mij gezegd. Dat schip lag ten tijde van de aanvaring ten noorden van het platform.

Toen ik op de brug kwam, hoorde ik op de scanner het platform in het Engels met het wachtschip praten, later ging dat over in gebrekkig Nederlands.

Toen wij vrij van het platform waren, heb ik het in het Nederlands opgeroepen. Men reageerde daar onmiddellijk op, eveneens in het Nederlands. Pas vijftien minuten daarna werden wij opgeroepen door het wachtschip. Er kwam van dit schip een rubberboot naar ons toe om de schade te bekijken. Van het wachtschip is tevens een paramedic bij ons aan boord gekomen. Deze kon geen bijzonderheden constateren en hij adviseerde rust en een zo snel mogelijke repatriëring naar de wal.

Ik had het platform gevraagd om voor mij de Kustwacht te waarschuwen, hetgeen zij hebben gedaan. Via de Kustwacht kreeg ik contact met een arts van de Radio Medische Dienst. Deze vertelde mij dat er professionele hulp zou klaar staan bij aankomst in Den Helder. Later hoorde ik, tot mijn grote verbazing, dat wij zelf voor een taxi moesten zorgen. De stuurman is toen met een taxi van boord gegaan. Ik heb nooit beseft dat hij veel erger ziek was dan hij eruit zag en ook dan hij zelf had aangegeven. Als hij duidelijker had gezegd dat hij zich ziek voelde, had ik natuurlijk heel anders gehandeld.

Ik heb geen schriftelijke brugorders, alles gebeurt mondeling. Ik heb een vaste instructie dat men mij onmiddellijk moet waarschuwen als er iets aan de hand is of als men vermoedt dat men in slaap dreigt te vallen. Dat laatste gebeurt wel eens.

Ik neem aan dat de brugtekeningen tijdens de nieuwbouw naar de Scheepvaartinspectie zijn gestuurd. Ook die van het zusterschip UK 135, dat in spiegelbeeld van de UK 145 is gebouwd.

Ik heb een goede bemanning aan boord. In de zomer varen wij met een extra stagiair aan boord. Mijn zoon was in die functie aan boord. Naderhand heb ik nog aan Harmen gevraagd waarom hij mijn zoon niet naar de brug heeft gehaald.

Ik heb geen boete van het Openbaar Ministerie ontvangen

Stuurman H. Pasterkamp:

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

Na het ongeval is gebleken dat ik destijds leed aan een bacteriële longontsteking.

Toen ik op de brug kwam, zaten wij aan de bakboordzijde van de UK 135, achterlijker dan dwars. Daar blijf ik bij. Jan Gnodde was toen wachtsman aan boord van de UK 135. Ik heb geen verklaring voor het feit dat Jan heeft verklaard dat hij ons aan zijn stuurboordzijde heeft gezien.

Volgens mij hadden wij tijdens het stomen onze normale navigatieverlichting aan. De vislichten waren niet aan. Als dat anders zou zijn geweest, was dat mij opgevallen of hadden collega's mij wel gewaarschuwd.

Er stonden twee VHF's bij, een op kanaal 16 en de ander op het visserijkanaal. Het kan ook zijn dat beide VHF's op kanaal 16 hebben gestaan. Het geluid zet ik altijd

behoorlijk hard. Achteraf vind ik het vreemd dat de UK 135 ons niet via de VHF heeft gewaarschuwd. Ik heb ook het wachtschip niet gehoord. De zender van de 2182 kHz stond ook bij, het geluid stond zachtjes bij.

Ik had tegen de schipper gezegd dat ik mij niet honderd procent voelde, bovendien was ik moe. Achteraf gezien had ik moeten zeggen dat ik niet goed in staat was de wacht te lopen. Ik had bij vertrek een strip met twaalf pillen paracetamol meegenomen. Die waren woensdag op.

Op de brug zijn twee stoelen. Ik ben in de stoel gaan zitten waarin je het beste rechtop kunt zitten.

De wachten duren in het algemeen twee uur, soms een half uur langer. Als het wachtalarm niet wordt geaccepteerd, gaat even daarna het alarm in het schip af. Ik ben een minuut naar beneden geweest om wat te drinken te halen.

Het wachtalarm kan je met een voet resetten, het zat namelijk nogal laag. Als je zou willen, kan je het wachtalarm uitzetten als de sleutel erin zit. Tijdens mijn wacht zat de sleutel er in ieder geval in. Ik schakel echter het wachtalarm nooit helemaal uit. Ik weet niet waarom het wachtalarm niet is afgegaan nadat ik in slaap ben gevallen.

Ik vermoed dat de sleutel er niet goed in heeft gezeten of door mijn voet is verdraaid. Het was al een keer eerder gebeurd dat het sleuteltje was gebroken.

Voordat ik in slaap ben gevallen, heb ik het wachtalarm drie of vier keer gereset. De knop van het wachtalarm is nu op een andere plaats aangebracht.

De plotter stond op een bereik van zes mijl. Je kan de plotter in- en uitzoomen. Dat heb ik in dit geval niet gedaan. De schipper zorgt er altijd voor dat de koerslijn niet over gevaarlijke objecten zoals platforms loopt. Ik heb op de plotter geen platform gezien. Alle platforms staan in de plotter.

Als je naast de koerslijn komt, moet je zelf op de automaat de koers bijsturen, dat gebeurt niet automatisch door de stuurautomaat.

Er waren twee radars, ik heb ze zo goed mogelijk afgesteld toen ik op wacht kwam. De grote stond op een bereik van zes mijl, een mijl off centre, dus een bereik van zeven mijl naar voren. Ook op de radars heb ik geen platform gezien. Het kan zijn dat de echo in de rand van het beeld heeft gezeten. Daar bevond zich een echo van een lichte regenbui of motregen.

De radars hebben een plotfunctie. Die avond heb ik geen zone-alarm gebruikt, daar was wat mij betreft geen reden voor. Het wordt wel eens gebruikt; ik wist hoe het ingesteld moest worden. Ik kan goed met de radars omgaan.

Een dergelijke aanvaring is in de toekomst te vermijden door een alarmzone op de radar in te stellen, door niet ziek de wacht te lopen en de knop van het wachtalarm op een andere plaats aan te brengen.

Ik vaar tegenwoordig op het zusterschip.

Geen boete heb ik van het Openbaar Ministerie ontvangen. Veel heb ik van deze aanvaring geleerd.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 8 augustus 2002 kwam rond 04.10 uur het Nederlandse vissersvaartuig "Teunis van Atje" UK 145 in aanvaring met het offshore gasproductieplatform K1-A. Stuurman H. Pasterkamp liep wacht op de brug. De materiële schade was aanzienlijk

U 4

en later bleek de stuurman interne bloedingen en zwaar gekneusde ribben te hebben opgelopen.

Rond 01.30 uur werd stuurman H. Pasterkamp gepord om zijn wacht te gaan lopen. Men was onderweg naar de visgronden bij de Cleaverbank. Uit de verklaring van stuurman H. Pasterkamp blijkt dat hij zich moe en niet goed voelde. Hij dacht dat hij griep had. Op de zitting verklaarde de stuurman dat later aan de wal een bacteriële longontsteking bij hem werd geconstateerd. Tengevolge hiervan sliep de stuurman op de dagen voor de aanvaring niet goed. Hij wilde zijn andere bemanningsleden niet belasten door zich ziek te melden. De weersgesteldheid was overigens goed bij een lichte regenval.

Aan boord van de "Teunis van Atje" UK 145 werd genavigeerd op de elektronische plotter. Hierop werd een koers uitgezet die door de gevarencirkel van het platform liep. De schipper verklaarde ter zitting dat de plotkoers op blz. 053 van het dossier in werkelijkheid ver vrij van het platform liep. Volgens de schipper en de stuurman stond het wachtalarm bij, en alle bemanningsleden waren uitgerust. Ondanks dit schrok stuurman H. Pasterkamp wakker door een enorme klap rond 04.10 uur. Hij bleek het bovengenoemde platform te hebben aangevaren. Uit zijn eigen verklaring blijkt dat hij het boorplatform niet heeft gezien. Het is de verantwoordelijkheid van de stuurman zelf om te zorgen dat hij voldoende uitgerust op wacht komt. Genoemd ziekteverschijnsel is moeilijk te diagnosticeren door een bemanningslid. Dit neemt niet weg dat hij aan de schipper had moeten aangeven dat hij geen wacht kon lopen. Door toch wacht te gaan lopen heeft de stuurman onnodig veel risico genomen en heeft zodoende het leven van zichzelf, de rest van de bemanningsleden, het schip en mariene milieu in gevaar gebracht.

Door geen goed uitkijk te houden, heeft de stuurman volgens mij geen rekening gehouden met de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee van 1972.

De Bekendmaking aan de Zeevisvaart nummer 47/1989, artikel 3, schrijft voor dat de schipper erop moet toezien dat het wachtalarm ingeschakeld is, wat nu volgens de verklaringen ook het geval zou zijn geweest. De Bekendmaking aan de Zeevisvaart nummer 61/1989, spreekt over de grondbeginselen die in acht genomen moeten worden op de brug tijdens het wachtlopen op zee. Hiermee heeft de stuurman van de wacht geen rekening mee gehouden. Met nadruk op artikel 4.2 (Navigatie), artikel 7 (Uitkijk) en 11.4 (Veiligheidszone offshore-installaties) van laatstgenoemde bekendmaking. Tijdens het vissen in de nabijheid van een offshore-installatie moet bijzondere aandacht worden besteed aan de veiligheidszone. Deze veiligheidszone met een straal van 500 meter rondom een platform moet gemeden worden.

Gezien het bovengenoemde concludeer ik dat stuurman H. Pasterkamp met het hierboven genoemde geen rekening heeft gehouden en hierdoor verantwoordelijk is voor het ontstaan van deze aanvaring tegen het platform.

De Raad voor de Scheepvaart heeft zich over soortgelijke gevallen al meerdere malen uitgesproken, waaronder uitspraak 15 uit 1996, en uitspraak 10 uit 2000.

Ik stel aan de Raad voor om de stuurman H. Pasterkamp zijn bevoegdheid om als stuurman te mogen varen te ontnemen voor een periode van twee weken. Een maatregel van tucht vind ik voor schipper W. Pasterkamp niet noodzakelijk.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Teunis van Atje" UK 145 vertrok op maandag 5 augustus 2002, omstreeks 02.30 uur, uit Den Helder om op de Noordzee in span te vissen met de UK 135. Samen met de UK 135 voerde de UK 145 de Canadian Pairsein visserij uit ter hoogte van de visgronden ten westen van de Bruine Bank. De bemanning van de UK145 bestond uit vier man, inclusief de schipper.

De UK 145 is uitgerust met twee zeeradars die normaal staan ingesteld op de respectievelijke bereiken van 6 en 3 mijl. De kleine radar houdt men ingesteld op een bereik van 3 mijl en de grote radar staat in het algemeen ingesteld op een bereik van 6 mijl met een gedecentraliseerd middelpunt. Hierdoor creëert men een bereik van 7 mijl vooruit en 5 mijl achteruit. De radars staan dan ingesteld op true motion met noord boven. Beide radars werkten naar behoren en beschikten over alle mogelijkheden om te plotten en het aanbrengen van bewakingszones. Verder is de UK 145 uitgerust met een gyrokompas, DGPS en een elektronische zeekaart waarop genavigeerd wordt. Men heeft ook papieren zeekaarten aan boord. Deze worden echter niet meer bijgewerkt. De elektronische kaart wordt door de schipper, aan de hand van de Berichten aan Zeevarenden, zelf bijgewerkt en regelmatig ontvangt men een verbeterde elektronische kaart. De veiligheidszones van 500 meter rond de booreilanden voert de schipper zelf in de elektronische kaart in. Ook de koerslijnen zet hij zelf in de plotter, waarbij hij altijd rekening houdt met de genoemde veiligheidszones.

De stuurman van de UK 145, die ook mede-eigenaar is van de UK 135, voelde zich bij vertrek al griepig maar niet zo ziek dat hij thuis wilde blijven. Ook vond hij dat hij het niet op het laatste moment kon laten afweten omdat een vervanger niet zo gauw te vinden is.

Op de visgronden bij de Bruine Bank aangekomen heeft men tot woensdagavond 22.00 uur gevist. Er werd alleen met daglicht gevist en 's nachts voer men wat rond bij de Bruine Bank

De stuurman voelde zich gedurende die dagen nog niet erg lekker. Hij dronk veel koffie en slikte paracetamol- en antigriepinetabletten. Tijdens het verwerken van de vis stapte hij regelmatig over op de UK 135 om daar mee te helpen. Omdat er over het algemeen kleine kabeljauw en kleine wijting gevangen werd, besloot men naar de Claeverbank te verstomen in de hoop dat daar de vangst beter zou zijn. Van de Bruine Bank naar de Claeverbank is het ongeveer 7 uur stomen in een koers van 355° rw.

Op woensdag 7 augustus 2002, omstreeks 23.00 uur, vertrokken de beide vissersschepen.

De zeewachter werd gelopen in drie blokken van twee uur waarbij de stuurman de middelste wacht voor zijn rekening nam. Op 8 augustus 2002 werd hij om 01.30 uur gepord en begaf hij zich naar de brug. Omdat hij zich nog steeds erg beroerd voelde, had hij niet echt geslapen.

Ondanks alles nam hij toch, om 01.45 uur, de wacht op de brug over. Er werd op de automaat gestuurd en de koers was noordelijk. Het was mooi weer, een beetje heilig en het zicht bedroeg circa 6 mijl. Op de radar waren wat regenbuien om hen heen te

U 4

zien. Er werd genavigeerd op de plotter. De koerslijn stond in de plotter aangegeven en de plotter stond ingezoomd op een kleine schaal. Het wachalarm stond bij en moest regelmatig geaccepteerd worden. Hij kon dit vanuit zijn stoel doen door met zijn voet tegen de resetknop aan te schoppen. De beide VHF's stonden op de respectievelijke kanalen 16 en 70 en de radio-installatie stond ingesteld op 2182 kHz. De stuurman zag aan bakboord, iets schuin voor zich, de UK 135 varen. Normaal gesproken nam hij wel contact op met zijn collega voor een praatje, maar nu voelde hij zich te ziek. Hij wisselde tijdens zijn wacht regelmatig van stoel om in beweging te blijven. Hij voelde dat het hem veel moeite kostte om zijn ogen open te houden. Omstreeks 03.00 uur heeft hij in verband met regen de rainclutter wat bijgesteld. Ook ging hij even naar beneden om naar het toilet te gaan en wat te drinken te pakken. Terug op de brug gekomen is de stuurman weer in de stuurstoel gaan zitten en weet vanaf dat ogenblik eigenlijk niets meer. Hij weet nog dat het zwart voor zijn ogen werd en dat hij door een schok door elkaar geschut werd. Waarschijnlijk werd hij door de klap die het schip maakte, toen het op het platform voer, uit de stuurstoel gelanceerd. Toen de schipper, die door de aanvaring wakker werd, op de brug kwam, lag de stuurman aan bakboord in een hoek van de brug. In eerste instantie dacht de stuurman dat hij een aanvaring had gehad met een ander vissersschip. De schipper heeft de navigatie verder op zich genomen en de stuurman is naar beneden gegaan om nog wat werkzaamheden uit te voeren. Hij deed zijn oliegoed aan en ging naar het visruim. In het visruim lagen alle kisten vis door elkaar. Terwijl hij met een volle kist vis bezig was zakte de stuurman in elkaar. Toen hij weer een beetje bij zinnen kwam, is hij naar de walegang gestrompeld en heeft zich ontdaan van zijn oliegoed. Omdat hij niet meer in zijn eigen kooi kon komen, is hij naar de hut van de schipper gestrompeld en is in de kooi van de schipper gekropen.

De schipper van de UK 145 werd op 8 augustus 2002, omstreeks 04.10 uur, wakker door een hevige klap en hij rende onmiddellijk naar de brug. Hij trof daar de stuurman in een hoek van de brug aan. De reguleur van de hoofdmotor stond in de stationairstand. Hij zag onmiddellijk dat het schip tegen een platform was aangevaren, wat het gasproductieplatform K1-A bleek te zijn. Op deze locatie staan twee platformen, het genoemde gasproductieplatform en het booreiland "Noble L Wight".

De schipper nam onmiddellijk de navigatie over en de stuurman is naar beneden gegaan. De stuurman had een schaafwond aan zijn hoofd en striemen aan de linkerzijde van zijn lichaam.

Later klaagde hij over pijn aan zijn linkerzijde van zijn lichaam en heeft tot aan Den Helder in de kooi van de schipper gelegen. Via de VHF waarschuwde de schipper de wachtsman van de UK 135. Via de scanner hoorde hij de mensen van het booreiland via kanaal 8 met elkaar praten. De conversatie verliep eerst in het Engels maar later werd hij in het Nederlands opgeroepen door de rigmaster van het booreiland. Gegevens werden uitgewisseld en afgesproken werd dat de rigmaster voor medische hulp zou zorgen en de Kustwacht zou inlichten. Omstreeks 04.35 uur had de schipper voor het eerst contact met het stand-by-schip via kanaal 16. Via het stand-by-schip werd een verpleger aan boord van de visser gezet. Deze verleende eerste hulp en adviseerde de schipper om zo snel mogelijk een haven aan te doen en medische

advies aan te vragen. Omstreeks 06.05 uur verliet de UK 145 in overleg met de rigmaster de locatie. Later heeft de schipper zelf contact met de Kustwacht gekregen en om medisch advies gevraagd. De dienstdoende arts deelde mede dat medische hulp in Den Helder klaar zou staan. Bij aankomst in Den Helder, omstreeks 13.30 uur, bleek slechts een taxi klaar te staan waarmee het slachtoffer naar het ziekenhuis werd gebracht.

In het ziekenhuis werd bij de stuurman een gescheurde milt geconstateerd, welke operatief verwijderd werd. Verder had de stuurman gekneusde ribben en bleek hij een zware longontsteking te hebben.

Op de UK 135 kwam de nieuwe wachtsman om 03.50 uur op wacht. De UK 145 zat op dat moment op circa een mijl achter de UK 135, schuin aan stuurboord. Even aan stuurboord zag hij een platform staan. Ten noordwesten van het platform zag hij het stand-by-schip liggen. De wachtsman week enkele graden naar bakboord uit om op gepaste afstand ten westen van het platform langs te gaan. Gezien de positie van zijn collega ging hij ervan uit dat de UK 145 het platform aan de oostkant zou passeren. Op dat moment zag hij dat het stand-by-schip ging varen. Even later werd hij om 04.15 uur door de schipper van de UK145 via kanaal 16 aangeroept met de woorden "haal de kracht er maar af en roep de schipper even". In eerste instantie dacht de wachtsman dat er iemand ziek of overleden was aan boord van de UK 145 maar alras begreep hij dat het schip tegen het platform was aangevaren. De wachtsman heeft van de aanvaring niets gezien omdat hij het platform toen al gepasseerd was. Hij weet zeker dat er vóór de aanvaring niet op kanaal 16 gesproken is, noch door het platform noch door het stand-by-schip. Wel was aan boord van het booreiland het knipperlicht in werking gesteld dat altijd aan gaat indien men binnen de mijl van een booreiland komt.

Op donderdag 8 augustus 2002 werd, om 04.15 uur, de rigmaster van de twee platformen wakker gemaakt met de mededeling dat er een schip tegen het gasproductieplatform K1-A was aangevaren. Het bleek dat er schade was aan de stalen constructie van het platform boven de waterlijn. Zoals in procedures is voorgescreven werd de gasproductie onmiddellijk stopgezet. Om 04.30 uur nam de rigmaster contact op met het stand-by-schip om het vissersvaartuig te identificeren. De snelle motorboot van het stand-by-schip werd te water gelaten en om 04.50 uur identificeerde men het betrokken vissersvaartuig als de UK 145. In een eerder stadium werd door de radio-operator van het platform en vanaf het stand-by-schip geprobeerd contact te krijgen met het vissersschip. De oproepen werden in het Engels gedaan en hierop werd niet gereageerd. Toen de rigmanager de UK 145 in het Nederlands opriep, kreeg hij direct antwoord. Hij kon horen dat de schipper van de UK 145 erg overstuur was. De schipper meldde hem de schade aan het vissersvaartuig en vroeg om medische assistentie. Via het stand-by-schip werd medische hulp geregeld. De rigmanager lichtte de Kustwacht in omtrent de aanvaring en verwittigde zijn werkgever "Noble Drilling". Hij gaf later de UK 145 toestemming om de locatie te verlaten en naar Den Helder terug te keren. Hij nam weer contact op met de Kustwacht en gaf de aankomsttijd van de UK 145 in Den Helder door. Tevens nam hij contact op met het platform L7Q, om eventuele medische hulp te verlenen indien dat nodig mocht zijn. Op weg naar Den Helder zou de UK145 langs

U 4

dit platform varen. Nadat hij al deze informatie aan de UK 145 had doorgegeven, vertrok het vissersvaartuig om 06.05 uur met bestemming Den Helder.

De wachtofficier van het stand-by-schip "Telco Runner" verklaart dat hij om 03.45 uur beide vissersschepen heeft zien aankomen op een afstand van circa 4 mijl. Hij heeft de schepen via kanaal 16 opgeroepen maar kreeg geen antwoord. Toen de UK 145 zich op een afstand van 1 mijl van het platform bevond, heeft men getracht de aandacht te trekken door licht- en geluidssignalen.

De "Teunis van Atje" UK 145 liep door de aanvaring aanzienlijke kopschade op. Het gasproductieplatform liep behalve materiële schade ook aanzienlijke schade op door het stopzetten van de productie. De totale schade werd geraamd op € 4.000.000.

Beschouwing

Ten tijde van de aanvaring stond het booreiland "Noble L Wight" naast het productieplatform K1-A genoemd. Vanaf dit booreiland waren een aantal werknemers getuige van de aanvaring van de UK 145 met het productieplatform.

Vanwege de booractiviteiten lag het motorschip "Telco Runner" als stand-by-schip nabij deze combinatie.

Het platform K1-A is een mijnbouwinstallatie als bedoeld in artikel 1 lid 1 van het Mijnbouwreglement Continentaal Plat. Genoemde mijnbouwinstallatie bevindt zich op het Nederlandse deel van het continentaal plat. Het is een permanent platform. Ingevolge artikel 28 lid 1 van de Mijnwet Continentaal Plat is het verboden voor vaartuigen en voorwerpen aanwezig te zijn binnen de veiligheidszone van 500 meter, anders dan ten behoeve van opsporing- of winningwerkzaamheden van de houder van de vergunning of krachtens een ontheffing voor zuiver wetenschappelijk onderzoek zonder toestemming van de minister. De ingestelde veiligheidszone rond het productieplatform K1-A is op 18 april 2000 bekend gemaakt in de Staatscourant. De UK 145, die onderweg was van de Bruine Bank naar de Claeverbank en derhalve de platformen zou passeren had geen toestemming en/of ontheffing om zich binnen de 500 meter van één der platformen te bevinden en diende dus dit stelsel op een afstand van ten minste 500 meter te passeren. Aan boord van de UK 145 zette de schipper zelf de koerslijnen in de plotter en hield daarbij volgens zijn zeggen uitdrukkelijk rekening met de veiligheidszones van 500 meter rond de aanwezige platformen die men tijdens een reis zou passeren. Ook in de onderhavige reis heeft hij dit gedaan. Toen de stuurman op wacht kwam, heeft de stuurman dit echter niet gecontroleerd. De stuurman heeft de plot op een kleine schaal laten staan en heeft de combinatie van de twee platformen nooit op de plotter gezien en derhalve ook niet kunnen controleren of de koerslijn naar behoren was aangebracht.

Vanaf vertrek Den Helder voelde de stuurman zich niet lekker en hield zich op de been door middel van paracetamol- en antigriepinetabletten. Hij heeft zijn ziektebeeld niet met de schipper besproken en vond zelf dat hij het wel aan kon om volledig met de bemanning mee te draaien. Omdat er veel kleine vis verwerkt moest worden heeft hij buiten zijn normale werkzaamheden ook nog meegewerkt op de UK 135. Zo is hij op 8 augustus 2002 volgens het wachtschema om 01.30 uur gepord en heeft hij

om 01.45 uur de wacht op de brug overgenomen. Omdat hij zich nog steeds ziek voelde is hij in de stuurstoel gaan zitten en had zelfs geen zin in een praatje met zijn collega op de UK 135 die een mijl voor hem zat. Normaal neemt men wel contact met elkaar op en het is vreemd dat ook vanaf de UK 135 geen contact is opgenomen met de UK 145. Tijdens de wacht van de stuurman was het goed weer met goed zicht. Er waren wat buien in de omgeving en de stuurman heeft de rainclutter nog wat bijgesteld. De grote radar stond op een bereik van 6 mijl met een gedecentraliseerd middelpunt waardoor vooruit een bereik van 7 mijl en achteruit een bereik van 5 mijl gecreëerd werd. De UK 145 liep een vaart van circa 10 knopen en stuurde een koers van 355°. Noch op de radar noch visueel heeft de stuurman iets van de platformen waargenomen. Wat het radarbeeld betreft komt het er op neer dat de stuurman gedurende tenminste 42 minuten vóór de aanvaring niet meer op het scherm gekeken heeft.

Tijdens zijn wacht had de stuurman het wachalarm bijstaan. Dit alarm stond ingesteld op een periode van 15 minuten en diende dus regelmatig geaccepteerd te worden. De stuurman verklaart dat hij dit regelmatig gedaan heeft. Hij deed dit door vanuit zijn stoel zittend met zijn voet tegen de resetknop aan te schoppen. Het was eerder voorgekomen dat door deze handeling de sleutel van het wachalarm afbrak. Het omdraaien van de sleutel is door deze handeling dus ook niet ondenkbaar. De Raad is van oordeel dat het niet mogelijk moet zijn om het wachalarm vanuit de stuurstoel te accepteren (zie ook uitspraak 3/2000). Het is de taak van de bevoegde autoriteit om tijdens keuringen en inspecties de voorschriften na te leven. Volgens artikel 276 van het Zeevisserijbesluit dient de op de brug opgestelde apparatuur zodanig te zijn opgesteld dat een doelmatige en veilige navigatie mogelijk is. Bekendmaking aan de Zeevisvaart no. 47/1989 schrijft voor in artikel 1 lid 7 dat de terugseldrukknop (resetknop) niet vanaf de normale navigatiepositie, zoals de stuurstoel, bediend mag worden.

Volgens de wachtsman van de UK 135 zijn er vóór de aanvaring van de UK 145 met het platform geen waarschuwingen via de VHF uitgezonden door het stand-by-schip. De stuurman van het stand-by-schip "Telco Runner" verklaart echter dat hij wel geroepen heeft op kanaal 16.

De aanvaring

De stuurman weet nog dat hij omstreeks 03.00 uur nog even naar beneden is geweest om naar het toilet te gaan en iets te drinken. Op de brug gekomen is hij weer in de stoel gaan zitten en vanaf dat ogenblik weet hij zich niets meer te herinneren. De aanvaring met het platform K1-A gebeurde omstreeks 04.15 uur. Gezien het bereik van het radarscherm concludeert de Raad dat de stuurman tenminste 42 minuten voorafgaande aan de aanvaring niet meer actief met zijn wacht is bezig geweest. Waarschijnlijk is de stuurman, nadat hij omstreeks 03.00 uur weer op de brug kwam, in de stuurstoel in slaap gevallen. Hij heeft of vóór het naar beneden gaan het wachalarm uitgezet of hij heeft tijdens het schoppen tegen de resetknop de sleutel van het wachalarm geraakt waardoor de werking van het apparaat werd opgeheven. Vast staat dat de stuurman voor een bepaalde periode niet fysiek aanwezig was en niet door het wachalarm gewaarschuwd werd. Door zijn "afwezigheid" heeft de stuurman geen goede uitkijk kunnen houden. Hij heeft daardoor niet gehandeld volgens voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van

U 4

Aanvaringen op Zee. In dit voorschrift wordt voorgeschreven dat men te allen tijde goede uitkijk dient te houden. Tevens schrijft dit voorschrift voor dat men gebruik dient te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van gevaar voor aanvaring te kunnen maken. Zeker gezien zijn fysieke toestand had de stuurman gebruik moeten maken van de alarmeringsfuncties van zijn radar door het instellen van een bewakingszone de zogenoemde "guard rings".

De Raad is van oordeel dat de aanvaring van de UK 145 met het productieplatform K1-A te wijten is aan het handelen van de stuurman. De stuurman voelde zich ziek en had zijn fysieke toestand beter moeten onderkennen. Hij had zijn fysieke toestand met de schipper moeten bespreken en een andere werkindeling moeten aangaan.

Door dit niet te doen heeft hij de bemanning van de UK 145 aan groot gevaar blootgesteld. De ramp heeft uiteindelijk geleid tot persoonlijk letsel voor de betrokken stuurman en materiële schade. De gevolgen hadden natuurlijk ook voor de stuurman en de bemanning, die lag te slapen, desastreus kunnen zijn.

De Raad is van oordeel dat de stuurman onder de heersende omstandigheden niet alleen de wacht op de brug had mogen waarnemen. De verantwoording hiervoor ligt bij de stuurman zelf. De Raad acht een maatregel van tucht ten aanzien van de stuurman gepast en geboden.

Bij het nemen van de maatregel heeft de Raad rekening gehouden met de verwondingen die de stuurman door de ramp heeft opgelopen en de lering die de stuurman uit deze ramp heeft getrokken.

Dat de stuurman en/of de schipper niet door het wachtalarm zijn gewaarschuwd heeft in zeer grote mate bijgedragen aan de ramp.

Het wachtalarm

Bij een aantal aanvaringen op de visserij, zie onder andere uitspraken: 17/1994, 14/1995, 15/1996, 3/2000 en 10/2000, bleek dat men het wachtalarm niet bij had staan.

In al deze gevallen was de chef van de wacht in slaap gevallen terwijl het schip op de automatische piloot doorvoer. Anders dan bij de koopvaardij worden er op de visserij lange en onregelmatige werktijden aangehouden onder soms moeilijke en koude omstandigheden. De rusttijden zijn meestal zo kort dat er van echt slapen niet veel terechtkomt.

Neemt een bemanningslid voor enkele uren de wacht op de brug waar, dan voelt hij zich niet direct vermoeid maar sluimert toch weg, vooral als het donker is en het aangenaam warm op de brug is. Zit men daarbij ook nog in een zeer comfortabele stuurstoel dan zijn alle ingrediënten voor het "in slaap vallen" aanwezig.

Ingevolge een wettelijke verplichting (Bekendmaking aan de Zeevisvaart 47/1989, artikel 3) dient de schipper erop toe te zien dat de wachtarminstallatie in werking is wanneer uitsluitend door de chef van de wacht op de brug dienst gedaan wordt.

Tijdens het uitoefenen van de visserij mag de wachtarminstallatie afhankelijk van de bedrijfsomstandigheden buiten werking gesteld worden wanneer de schipper zulks verantwoord acht.

Ten tijde van de ramp diende dus, gezien de eenmansbezetting op de brug, deze alarmering bij te staan. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt geheel bij de schipper. Het activeren van het wachtalarm wordt gedaan door middel van de sleutel. Indien

de schipper de sleutel zelf in zijn bezit houdt, kan het alarm nimmer afgezet worden. Veel schippers zien het in bezit nemen van de sleutel als een aantasting van het verantwoordelijkheidsgevoel van zijn bemanningsleden. Vertrouwen hebben in de professionele verantwoordelijkheid van de ander is, zeker in een kleine gemeenschap, van groot belang maar van nog groter belang is de veiligheid. Het wachalarm dient te allen tijde zijn werk te doen waarvoor het is ontworpen. Het is niet alleen ontworpen voor het geval de wachtsman per ongeluk in slaap valt. De wachtsman kan ook onwel worden, zoals in de onderhavige ramp waarschijnlijk gebeurd is. De wachtsman kan door een plotselinge beweging van het schip vallen en verkeerd terecht komen of in het ergste geval een hartstilstand krijgen. Voor al deze calamiteiten is het wachalarm ontworpen. Aan boord van de UK 145 stond het wachalarm tijdens de aanvaring niet bij en de sleutel was in het apparaat aanwezig. Indien de schipper de sleutel van het wachalarm wel in zijn bezit gehouden had was de stuurman of hijzelf waarschijnlijk wel op tijd gewaarschuwd en had de aanvaring voorkomen kunnen worden. Omdat in de onderhavige ramp het niet functioneren van het wachalarm in grote mate heeft bijgedragen aan de aanvaring acht de Raad de schipper ook schuldig aan de aanvaring. De Raad is van oordeel dat ook ten aanzien van de schipper en maatregel van tucht passend is.

Tijdens de uitoefening van de zeevisserij mag de wachalarminstallatie afhankelijk van de bedrijfsomstandigheden buiten werking gesteld worden wanneer de schipper zulks verantwoord acht. In de praktijk komt het er op neer dat bij het halen het alarm afgezet wordt.

Gaat men dan weer verstomen dan komt het regelmatig voor dat men vergeet om het alarm weer te activeren. Om dit te voorkomen heeft de Raad in het verleden meermalen de aanbeveling gedaan om het wachalarm te koppelen aan de stuurautomaat. Tijdens het halen kan men de automaat uitschakelen en schakelt men automatisch het wachalarm uit en zodra men gaat verstomen en men weer op de stuurautomaat overgaat wordt het wachalarm weer geactiveerd.

Bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer is men doende om in de bestaande voorschriften voor het wachalarm voor zowel de visserij als voor de koopvaardij de betreffende eisen te vervangen door die uit Resolutie MSC.128(75). De koppeling van het wachalarm aan de stuurautomaat is hierin opgenomen. Uit technische en operationele overwegingen en uit oogpunt van harmonische organisatie om niet af te wijken van een recente internationale standaard, zal het wel betekenen dat de wachalarminstallatie wel uitgeschakeld kan worden, echter alleen door de schipper of de kapitein. De precieze uitvoering van de resolutie en de technische aspecten hieraan verbonden zullen binnen niet al te lange tijd bekend gemaakt worden. De IMO beveelt aan de standaard vanaf 1 juli 2003 toe te passen.

De Raad spreekt zijn waardering uit voor de wijze waarop vanaf het boorplatform "Noble L Wight" op de aanvaring is gereageerd. Rigmaster R.P. de Jong heeft op efficiënte en professionele wijze medische hulp voor stuurman Pasterkamp, via het stand-by-schip, geregeld. Hij heeft contact opgenomen met de Kustwacht en er voor gezorgd dat de UK 145, tijdens de thuisreis naar Den Helder, eventueel nog een beroep kon doen op medische hulp via andere boorlocaties.

U 4

Beslissing

De Raad straft stuurman H. Pasterkamp, geboren 1 november 1970 te Urk, wegens zijn schuld aan de aanvaring van het vissersvaartuig UK 145 met het productieplatform K1-A, door hem de bevoegdheid te ontnemen om als schipper en/of als stuurman dienst te doen op een Nederlands zeevisvaartuig voor de periode van één week.

De Raad acht schipper W. Pasterkamp, geboren 18 augustus 1961 te Urk, medeschuldig aan bovengenoemde aanvaring en straft hem door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

Lering

1. Gezien het aantal rampen die in de laatste jaren zijn gebeurd aan boord van zeevissersschepen door het niet bijzetten van het wachtalarm terwijl de chef van de wacht alleen op de brug was, wil de Raad schippers nog eens uitdrukkelijk wijzen op hun verantwoordelijkheid. Vertrouwen dient geen excuus voor veiligheid te zijn. Als de wacht op de brug alleen door de chef van de wacht gelopen wordt, dient het wachtalarm altijd bij te staan. De schipper is hiervoor verantwoordelijk en moet die verantwoordelijkheid ook durven nemen.
2. Niet alleen alcohol en drugs beïnvloeden de kwaliteit van het professionele wachtlopen negatief. Ook de fysieke toestand van de chef van de wacht kan door ziekte zodanig aangetast zijn dat van verantwoord wachtlopen geen sprake meer is. De verantwoording voor tijdige onderkenning en rapportering ligt in eerste instantie bij de betrokkene zelf.

Aanbeveling

1. De Raad beveelt de bevoegde autoriteit aan er op toe te zien dat de resetknop van de wachtalarminstallatie, als wettelijk is voorgeschreven, niet van de stuurstoel uit is te bedienen.

Aldus gedaan door mr. E.A. Bik, (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, J.F. Jongbloed, N.J. Pronk en H. Bais, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 21 maart 2003.

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

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet: www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart