

## Nr. 16

UITSpraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp van 9 augustus 2005 waarbij het Nederlandse vissersvaartuig "Jacoba Alijda" UK 268 in aanvaring is gekomen met de Griekse tanker "Shinoussa" en daarbij is gezonken.

Betrokkenen: schipper Albert Romkes  
matroos Andrzej Mandziuk

Op 9 augustus 2005 is het Nederlandse vissersvaartuig "Jacoba Alijda" UK 268 gezonken, als gevolg van een aanvaring met de Griekse tanker "Shinoussa". Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 2 februari 2006 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 schipper van het Nederlandse vissersvaartuig "Jacoba Alijda" UK 268, Albert Romkes, wonende te Urk en/of van matroos Andrzej Mandziuk, wonende te Gdynia, Polen.

### *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 "Jacoba Alijda" UK 268;
2. een melding van aanvaring bij het kustwachtcentrum;
3. een fax van het kustwachtcentrum aan de Scheepvaartinspectie betreffende de aanvaring;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van de schipper van de UK 268 en zijn NAW gegevens;
5. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van matroos A. Mandziuk, opgenomen met behulp van een Poolse tolk;
6. een verslag van de LT 1005 die de bemanning van de UK 268 heeft afgezet;
7. bevindingen van de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, de heer R.H. Pap en M.W. Winkelman;
8. een deel zeekaart BA 1480;

## U 16

9. een verslag van de heer P.H. den Heyer, senior Expert aan boord van de "Shinoussa";
10. het Certificaat van Deugdelijkheid UK 268 met verleningen;
11. het bemanningscertificaat UK 268;
12. kopieën van de bemanningspapieren;
13. diversen brief/fax/e-mail wisselingen;
14. een nautische apparatuurlijst van IVW van de UK 268 inclusief voorlichtingsmateriaal beide Furuno radars;
15. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de KLPD nr. 2005018962;
16. diversen aanvullende verklaringen aangevuld door de heer H.W. ten Katen, advocaat van de schipper van de UK 268;
17. brief van Inspectie Verkeer en Waterstaat, de heer C. Kleijn met diversen antwoorden op vragen van Raad;
18. brief van Inspectie Verkeer en Waterstaat, de heer C. Kleijn naar aanleiding van de aanvullende verklaringen genoemd in punt 16.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad op 2 juni 2006. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart de heer E. Van Leeuwen. De Raad hoorde de schipper van de UK 268, de heer A. Romkes, als betrokkene. Matroos A. Mandziuk was naar behoren opgeroepen maar verscheen niet ter zitting. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 2 februari 2006 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij dienstig achtte. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatst te spreken.

*2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:*

### **A. Het schip**

De "Jacoba Alijda" UK 268 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Jacoba Alijda UK 268 BV te Urk. Het schip is 42,44 meter lang en meet bruto 429 registerton. Op de dag van het ongeval waren zes personen aan boord. De lading bestond uit vers gevangen vis.

### **B. Het ongeval**

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper A. Romkes:

Ten tijde van de ramp was ik als schipper aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig UK 268. Voorts waren op dat tijdstip aan boord vijf leden der bemanning en

geen passagiers, de diepgang was voor n.b. en achter 5,0 meter, de lading bestond uit vers gevangen vis. Ik vaar al zo'n acht jaar, altijd aan boord van de UK 268. Sinds 2000 vaar ik continu als schipper. Ik ben in het bezit van de volgende diploma's; SW V, radarwaarnemer, radarnavigator, Marcom A en certificaten van "Prea Sea" en een EHBO cursus. Wij waren maandagmorgen 8 augustus omstreeks 03.00 uur vertrokken naar de visgronden rond de "Leman" gronden. Tijdens het stomen heeft de bemanning rust gehad. 's Middags rond een uur of één kwamen wij aan op de visgronden. Ik vaar al zo'n 3,5 jaar met Poolse bemanningsleden, naar volle tevredenheid. Met het Poolse bemanningslid Andrzej Mandziuk vaar ik al circa 2,5 jaar. In de afgelopen jaren zijn zowel door de Scheepvaartinspectie als door de waterpolitie en de "Barend Biesheuvel" op zee de bemanningspapieren gecontroleerd. De aan mij getoonde diploma's, deze zijn tijdens de ramp verloren gegaan, van de heer Andrzej Mandziuk en zijn jarenlange ervaring waren voor mij een goede reden om hem zelfstandig wacht te laten lopen. Wanneer een Poolse wachtsman nieuw aan boord kwam liep deze minstens twee weken met een, al aan boord bekende, Poolse wachtsman mee. Dit was altijd de heer Jan Sikoskie. Deze vaart al zo'n 3,5 jaar bij mij aan boord. 's Middags waren wij zoekende geweest naar goede visgronden. Rond middernacht heeft Andrzej Mandziuk (00.30 uur) de wacht van mij overgenomen. Ik had een vislijn van circa 4 mijl Oost-West en visa versa uitgezet in de kaartplotter. (Quotefish 16) net bezuiden de rood-witte boei ten oosten van het "Yare" gasveld. Deze vislijn liep haaks door de diepwater route en de keerpunten lagen er net buiten.

Er stonden twee radars bij. Bakboordradar stond op 8 mijl Center position, North up, true vectors en geen guardrings. Stuurboordradar stond op 3 mijl bereik met dezelfde instellingen als bakboordradar. Beide radars hebben een plotmogelijkheid. De instellingen van de CPA en TCPA stonden op nul vanwege het feit dat de LT 1005 op hetzelfde lijntje viste en ik deze in plot gezet had. Eén VHF stond op een visserijkanaal, P1 of 68, hier ben ik niet meer zeker van. VHF nummer twee stond op kanaal 16 en de derde VHF stond uit vanwege onderlinge storing. Het wachtalarm stond niet bij, deze zet ik vaak later bij tijdens drukte of tijdens het stomen. Wij hadden geen AIS-systeem aan boord maar waren wel van plan dit aan te schaffen. Op het brugconsole, via de indicatielampjes, was zichtbaar dat de navigatieverlichting en de visverlichting bij stonden. Er stond een windkracht 4 beaufort uit het Noordwesten. Af en toe viel er wat regen en het was bewolkt. Ik schatte het zicht op een mijl of zes. Er stond een matige zeegang. Mijn standaard wachtinstructies waren om mij te roepen bij gevaarlijke situaties en ruim bijtijds. Dit geldt zowel voor overig verkeer, als we opgeroepen werden of als er zich iets voordeed tijdens de visserij. Tijdens mijn wachtoverdracht rond 00.30 uur aan de heer Andrzej Mandziuk heb ik deze wachtorders ook doorgegeven. Ik weet niet meer of we tijdens de wachtwisseling Oost of West voorlagen. Er was op de LT 1005 na geen ander verkeer in de omgeving aanwezig. Ik heb Andrzej Mandziuk op de LT 1005 gewezen. Het was aan het begin van de visweek dus iedereen was fit en uitgerust. Ik ben rond 00.00 uur, na de wachtoverdracht, te kooi gegaan in de schippershut achter de brug. Ik weet niet hoe laat het was maar ik werd op een gegeven moment wakker van een harde klap. Alles was donker. Ik ben zo goed als kwaad als het kon de brug opgerend en ik heb de hoofdmotor stop gezet. Door de zware slagzij over stuurboordzijde stond het water tot in de brug. Alle verlichting en navigatie-

## U 16

apparatuur waren uitgevallen, behalve de noodverlichting beneden. Per portofoon heb ik direct de LT 1005 opgeroepen. Ik heb nog vuurpijlen afgestoken. De machinist kwam vertellen dat de machinekamer volliep en ik ben zelf ook nog gaan kijken. De exacte volgorde van handelen weet ik niet meer. Van tijdstippen ben ik mij ook niet bewust. Ik heb een reddingsvest en een jas aangereikt gekregen door een Poolse bemanningslid. Er waren gelukkig geen gewonden. De twee vloten waren door de aanvaring overboord geslagen en automatisch opgeblazen. We zijn met drie personen per vlot van boord gegaan. Mijn mening is dat door het accurate handelen én het goede zeemanschap van de Poolse bemanning er geen persoonlijke ongevallen te betreuren zijn geweest. Na circa 15 minuten werden we opgepikt door de LT 1005. Pas toen ik in het vlot zat zag ik een zwarte tanker. Deze was gestopt en zoekende. Ik heb zelf geen contact gehad met de olietanker, wat later de "Shinoussa" bleek te zijn, alleen per portofoon met Klaas van Duin van de LT 1005. Door de getoonde papieren van de heer Andrzej Mandziuk, maar vooral zijn ervaring hebben mij doen besluiten om hem zelfstandig te laten wachtlopen. De inhoud van de Poolse diploma's zijn door mij niet te beoordelen.

Matroos A. Mandziuk:

Algemene opmerkingen:

Het interview/verhoor verliep soms, door heftige reacties van de kant van de gehoorde persoon, vrij chaotisch. Soms zijn daardoor bepaalde zaken niet vertaald. Dit is in de onderstaande uitwerking altijd tussen haakjes aangegeven. Ook eventueel ander commentaar van de kant van de tolk wordt op dezelfde manier aangegeven. Het is mogelijk dat de spelling van bepaalde eigennamen anders is dan in de onderstaande uitwerking. Een groot aantal vragen zijn in het Nederlands in de derde persoon enkelvoud gesteld. Dit is gehandhaafd in de Nederlandse versie. In de Poolse vertaling werd de gangbare beleefdheidsvorm gebruikt.

– Als die meneer eerst zijn naam, adres, geboortedatum en geboorteplaats wil doorgeven:

*Andrzej Mandziuk, geboren op 2 oktober 1952 in Gdynia.*

– En het adres dat hij heeft doorgegeven, dat is zijn huidige adres?

*Welk adres? Het Poolse? En als ik in Denemarken zit, wat dan?*

– En waar woont hij nu?

*Weet ik niet. Misschien ga ik in Rusland wonen.*

– Waar woont hij nu?

*Weet ik niet. Schrijf maar op: Wejherowo, Rogaczewskiego 62.*

– Dan wil ik graag weten wat zijn ervaring is aan boord van zeeschepen en ik wil graag weten wat zijn functie aan boord was en welke opleidingen hij heeft doorlopen.

*1975 PLO: 10 jaar. 1985 KOGA: 6 jaar.*

– Als wat, als matroos, stuurman, kok?

*Matroos*

*(het antwoord werd in het Nederlands gegeven)*

– Heeft meneer ook nog stuurman- of machinistendiploma's? (een deel van de vraag

is niet vertaald, aangezien de gehoorde persoon de vraag blijkbaar in het Nederlands begrepen heeft en meteen het onderstaande antwoord gegeven heeft).

*Nee, geen diploma's.*

– Hoe lang vaart meneer al aan boord van UK-268? (deze vraag is niet vertaald, aangezien de gehoorde persoon de vraag blijkbaar in het Nederlands begrepen heeft en meteen het onderstaande antwoord gegeven heeft).

*Twee en een half jaar op de Jacoba Alijda.*

– En wat was zijn functie op de Jacoba Alijda?

*Matroos*

– Liep hij wel vaker alleen wacht op de brug?

*Zo vaak het nodig was, dus de hele tijd.*

– Wist de schipper van UK 268 dat meneer geen bevoegdheid had om als stuurman te varen of wacht te lopen op de brug?

*Ik begrijp de vraag niet.*

– Meneer loopt wacht, dus loopt hij wacht als stuurman of officier, daar heb je diploma's voor nodig. Maar hij zegt net dat hij geen diploma's heeft. Wist de schipper dit?

*Waarschijnlijk wel. Dat moet u aan hem vragen.*

– Toen u op wacht kwam, hoe lang had u toen geslapen. Was u moe of was u goed uitgerust?

*Ik was uitgerust.*

– Hoe laat kwam meneer op wacht?

*Weet ik niet, 12.30 uur.*

– Dat was boordtijd? De tijd aan boord van het schip?

*Middernacht ja.*

– Toen meneer op de brug kwam, hoe was toen het zicht?

*Gemiddeld.*

– 5 mijl? 10 mijl?

*5 mijl?*

– Hoe was het weer? Was het bewolkt en hoe stond de wind, welke richting, hoe hard?

*4 op de beaufortschaal.*

– En de richting?

*Weet ik niet. Ik heb mijn vinger niet nat gemaakt.*

– Was het bewolkt?

*Ja bewolkt.*

– En hoe was de zee: kalm of golvend of ...?

*4 op beaufortschaal, dat kunt u in het logboek lezen.*

– En stond er nog stroom door het water? (Deze vraag is niet vertaald, aangezien de gehoorde persoon zei 'ik weet waar het over gaat' in het Nederlands begrepen heeft en meteen het onderstaande antwoord gegeven heeft).

*1,5 knoop.*

– Noord, oost, zuid, west?

*Ik weet niet. Ik heb mijn voeten niet natgemaakt.*

– Toen u op wacht kwam, was er toen veel verkeer?

*Boortorens waren rondom. (antwoord werd aangevuld door het Nederlandse woord: Pijpgas).*

## U 16

– Boortorens, maar geen andere schepen?

*Alleen maar sleepboten.*

– Ik heb begrepen dat hij de wacht overgenomen heeft van de schipper. Is dat zo?

*Ja, klopt.*

– En heeft de schipper bijzondere instructies gegeven, toen hij van de brug af ging?

*Dat wat gewoonlijk doorgegeven wordt. Positie van de torens, van de boeien. Positie van de boten die er niet waren. En de koers op de plotter waar ik moest vissen, dat werd doorgegeven.*

– Maar niet bijvoorbeeld dat hij moest roepen als het weer slechter wordt of is dat standaard?

*Hij noemde wel dat soort dingen, als de bijzondere omstandigheden die zich voordeden maar dat was nu niet geval.*

– Kan hij mij vertellen wat de radarinstellingen waren, toen hij op de brug kwam?

*Wat bedoeld u?*

– 8 mijl, 6 mijl of 12 mijl?

*8 mijl.*

– En de andere radar?

*Ik weet dat niet. Ik kan me niet herinneren.*

– Als hij iets niet weet, dan is dat geen probleem dan kan hij dat gewoon zeggen en dat is dat voor mij verder goed.

*Misschien dat ik het niet meer weet. Stelt u maar de verdere vragen.*

– Ok, dat is ook goed (rest niet te verstaan). Waar zat de radar waar u op keek?

*Stuurboord, bakboord, recht voor u?*

*Eentje rechts, eentje links.*

– En hij keek op?

*Ik heb op de linkse gewerkt.*

– En die linkse radar. Kun je daar ook mee plotten?

*Ik begrijp de vraag niet. Nee ik herstel, ik weet het niet. Dan moet u de instructie lezen, want ik weet niet of daarop geplot kan worden. Ik heb daar geen verstand van.*

– Weet hij dan wel of de radar stond op true motion of relative motion.

*True motion.*

– Had u ook vectoren op het scherm?

*(Het antwoord is non-verbaal begrepen en bevestigd door:) Ja, ok, prima.*

– Dan wil ik graag even weten, op welke kanalen (woorden niet te verstaan) stonden? (op de radio's?)

*Op twee radio's, kanaal 16.*

– Had hij het volumeknopje ook openstaan?

*Ja, beide.*

– Dan wil ik graag vragen, welke navigatieverlichting er brandde?

*Toplicht wit, twee groene, rechts groen en links rood en bakboord.*

*(een paar opmerkingen, veroorzaakt door irritatie).*

– Dan heb ik een vraag over de visverlichting? De dubbele groene. (Deze vraag is niet vertaald, aangezien de gehoorde persoon de vraag blijkbaar in het Nederlands begrepen heeft en meteen het onderstaande antwoord gegeven heeft).

*Twee branden er.*

– En branden de twee witte ook? (opname is niet duidelijk te verstaan).

*Geen van de twee witte lichten branden. Alleen een witte op de top en boven of*

*onder twee groene of één als men aan trawlen is. Dat kun je op het informatiebord over navigatielichten zien. Dat kun je trouwens op het informatiebord zien met de aangestoken navigatieverlichting.*

– Heeft meneer visueel nog gecontroleerd of de lichten brandden? (een paar onduidelijke opmerkingen)

*Ik heb dat altijd gecontroleerd. Anders had ik niet geweten dat er twee lichten brandden.*

– Ok, dat is prima, dat kan meneer dan gewoon zeggen. Toen meneer op wacht kwam, was toen het andere schip al in zicht?

*Nee.*

– Wanneer zag meneer het schip voor het eerst? Weet hij misschien het tijdstip of de afstand, richting? (antwoord werd gegeven, zonder te wachten op de rest van de vertaling).

*Ik weet het niet. Later was het zichtbaar aan de rechterkant, op de hoogte van 5 mijl en 25 graden van de brug, stuurboord, maar de rest kan ik niet herinneren.*

– Weet meneer wat de koers en de vaart van zijn schip was op dat moment?

*6,5 knopen.*

– En ging hij oost of west?

*Verschillend. Van oost naar west.*

– Toen hij hem zag ging hij van oost naar west?

*Ja.*

– Wat was op dat moment de koers en vaart van dat andere schip? Weet meneer dat? *16,5 knopen, dat was de snelheid.*

– En de koers?

*Ik kan me niet herinneren.*

– Hoe weet meneer de snelheid van dat andere schip?

*Ik heb op de radar vector ingesteld en ik heb gezien hoe snel die zich voortbewoog.*

– Op welk moment of op welke afstand zag meneer de navigatieverlichting van dat andere schip? En welke lichten zag hij toen?

*Ik heb gezegd: 5 mijl.*

– En welke lichten zag hij toen?

*Twee witte en rode. Hij voer parallel aan mij.*

– Op welk moment dacht u dat er gevaar voor een aanvaring was? Weet u misschien de afstand?

*Er was geen moment van aanvaring, omdat het schip koers veranderde.*

– Dus er was geen gevaar voor aanvaring, op dat moment?

*Nee.*

– Op een gegeven moment veranderde dat schip van richting, zegt meneer net.

Welke kant op: stuurboord of bakboord?

*Hij voer langs mijn (roef) achterschip langs.*

– Dus dat zou in principe verder geen probleem zijn?

*Nee.*

– En hoe komt het dan ... wat heeft het andere schip gedaan of wat heeft meneer gedaan, waarom ze uiteindelijk elkaar toch hebben geraakt? Wat is er dan precies gebeurd?

*Hij kwam te dicht bij mijn schip.*

– Maar hij lag achter u langs?

## U 16

*Ja. Ik was aan het vissen. Ik had twee groene lichten aan.*

*En dat andere schip was leeg en hij was veel te hoog dus hij kon waarschijnlijk die lichten niet zien omdat die te laag waren ten opzichte van hem. Op een gegeven moment zie je dan niets meer. Dan zit je te dicht bij mijn schip dus dan kun je niets zien.*

– Maar meneer zegt: eerst lag hij gelijk, toen ging hij van koers veranderen, zou hij achter hem langs gaan?

– Maar toen veranderde hij van koers. Toen kwam hij te dichtbij?

*Ja.*

– En wat was te dichtbij?

*Misschien 200 meter.*

– Maar wel dichtbij. (Hier geeft de gehoorde persoon zijn versie in het Engels weer). Hij ging van koers veranderen en ging te dicht achter hem langs. Wat deed meneer toen om bij hem weg te komen? Ik neem aan, want hij vind zelf een kabel te kort, en daar heeft hij natuurlijk gelijk in. Wat heeft meneer toen voor actie ondernomen of heeft meneer geen actie ondernomen om die afstand wat groter te maken? (De bovenstaande vraag is samenvattend vertaald).

*(Het antwoord is samenvattend vertaald). Ik ging naar links. Op de plotter kun je zien, welke koers je mag aanhouden en het is geen passagierschip, zoals meneer zegt, maar gewoon een visserijsschip en dan zijn de mogelijkheden ook beperkt.*

– Maar had hij een wrak op de bodem dat hij naar bakboord ging? (antwoord werd gegeven, zonder te wachten op de rest van de vertaling).

*Nee. Ik kreeg de opdracht van de schipper dat ik moest keren.*

– Ik vind het vervelend voor meneer, maar ik ga het toch nog een keer vragen: dat andere schip lag achter hem langs, heel kort bij; meneer ging naar bakboord; hoeveel graden is meneer naar bakboord gegaan?

*Niet veel, ik haalde het niet meer.*

– 10 Graden, 15 graden, 20, of was toen dat andere schip al tegen hem aan?

(Antwoord werd gegeven, zonder te wachten op de rest van de vertaling).

*Zelfs geen 5 graden. De stroming is 1,5 knopen en we kunnen dus niet snel een wending maken als we dat willen.*

– Het andere schip lag achter hem langs, kort achter hem langs, heeft meneer nog het stuurboordlicht, het groene licht, van het andere schip gezien?

*Niets. Ik heb beide kanten op gekeken. Het was donker. Hij was te hoog en dat was het probleem.*

*(hier geeft de gehoorde persoon uitleg in het Engels)*

– Als meneer wat had moeten doen om de aanvaring te voorkomen, op welke afstand had hij dat dan al moeten doen? Vanwege het feit dat hij zelf zegt: wij kunnen maar heel moeilijk manoeuvreren. Op welke afstand tot het andere schip had hij dan moeten zeggen: "nu ga ik maar wat doen want jij doet niets"? (antwoord werd gegeven, zonder te wachten op de rest van de vertaling).

*Als ik zou weten dat ik morgen dood zou gaan, dan zou ik vandaag op bed gaan liggen en niet meer naar buiten gaan.*

– Zou hij het misschien wat kunnen concretiseren?

*Ik kan geen antwoord op deze vraag geven.*

– Als meneer vissend met 6 mijl rond wil gaan, een rondje wil draaien; hoe groot is dan zijn draaicirkel met dat schip?



2,5 kabel.

– Heeft meneer nog geprobeerd om het andere schip op te roepen over de radio?

*Ik heb het niet meer kunnen doen.*

– Heeft meneer nog op de luchtfluit geblazen?

*Nee. Was geen tijd meer voor om die mogelijkheid te gebruiken. Hij zou het waarschijnlijk toch niet gehoord hebben.*

– Heeft meneer overwogen om de schipper (kapitein) eerder uit bed te roepen voor de aanvaring. Omdat het schip te dichtbij kwam?

*Het was toen al te laat. Dat is de waarheid.*

– Ik heb via uw advocaat een verklaring gekregen die ik bij uw statement van vandaag wil voegen.

*Van van der Wiel?*

– Ja. Daar zegt u op een gegeven moment dat u "fearing danger of collision"; omdat u net wel de vectoren gezien heeft ...

*Toen ik die verklaring aflegde was ik in shocktoestand. Omdat we na het ongeluk niet vervoerd zijn naar het ziekenhuis ... (een deel van de opname is niet te horen).*

*Ik zou best willen weten, wat voor een behandeling er zou zijn, als er een Nederlandse bemanning was.*

*(Door emotie en het snelle praten van de gehoorde persoon, was een vertaling van het geheel onmogelijk). (een korte pauze)*

*Ik verzoek u om de verklaring van de advocaat Van der Wiel niet bij te voegen bij het dossier. De volgende vraag.*

– Paar vragen over hoe het gaat op de brug met de apparatuur. Kan meneer kort zeggen hoe je overschakelt van automatisch sturen naar op de hand sturen?

*Alles is automatisch en er is opgeschreven "hand" en "autopilot". Het is begrijpelijk voor iedereen die daar werkt. Tijdens de aanvaring was het automatisch sturen uit en ik heb met de hand gestuurd.*

– Als u wacht loopt, onder normale omstandigheden gebruikt hij dan de radar veel, om van afstand te veranderen? Dus van 6 mijl naar 12 mijl en weer terug?

*De radar wordt door de schipper ingesteld, en zo wordt dus de observatie gedaan, afhankelijk van de situatie. De radar wordt veranderd na 4 mijlen in 2 mijlen. Verder is er nog de draaicirkel van het schip.*

2,5 mijl.

– De radar; die nacht stond die gecentreerd op het middelpunt of was hij "off center"; "on center" of "off center"?

*On center.*

– Het andere schip, voer dat in de diepwater route?

*Diepte was 34 m.*

– Heeft dat andere schip nog geluidssignalen gegeven; nog de luchthoorn gebruikt?

*Nee. Alleen lichten maar dan onmiddellijk voor de aanvaring.*

– Kan meneer in zijn eigen woorden vertellen wat er gebeurde van vlak voor de aanvaring tot aan de aanvaring? Een kort verhaaltje, wat hij zich nog herinnert.

*Na de aanvaring heb ik niets kunnen doen. Maar vlak voor de aanvaring heb ik een deel onder water gezien dat aan de linkerkant tegen onze rode lichten sloeg. Het was dus groen. Het was namelijk een lege tanker. Na de aanvaring werden wij, als het ware het water ingedrukt. Vanaf dat moment kan ik me niets meer herinneren. Ik zat tot aan mijn nek in het water.*

## U 16

– Weet meneer nog of de schipper op de brug geweest is?

*Op welk moment bedoelt u?*

– Ergens. Ik neem aan dat de schipper wakker geworden is van de aanvaring?

*Onmiddellijk. (uitleg in het Engels).*

– Wat gebeurde er na de aanvaring?

*(uitleg in het Engels)*

Nu wil ik nog een klein beetje weten van wat er na de aanvaring gebeurd is, dus in het reddingsvlot, opgepikt door het andere schip en afgeleverd in IJmuiden. (de bovenstaande inleidende zin is samengevat vertaald). Een klein kort verhaaltje om een eind te maken aan...

*Na de aanvaring, toen we het water ingedrukt werden en heel veel water door de deuren die kapotgeslagen waren, binnenkwam ging het schip recht opstaan. En de tanker is weggegaan. Ik was de hele tijd op de brug. De schipper is samen met de mechanicus naar beneden gegaan om te kijken wat er precies is gebeurd. Toen kwam hij naar boven, nam hij een zaklantaarn, vuurpijlen en handradio mee en toen zijn we naar beneden gegaan, en we hebben toen alles nog een keer gecheckt. Het water steeg met de snelheid van 1,5m per 5 min. Toen heeft de schipper bevolen dat we het schip moesten verlaten. Wij verzamelden ons op de roef. Twee reddingsboten vielen naar beneden en waren dus klaar om gebruikt te worden. Twee matrozen gingen met messen zodat we alles konden lossnijden. We waren gekleed zoals het in de voorschriften staat. Drie personen gingen per vlot. We hebben de lijn opgesneden en gingen weg van het vrachtschip. LT-1005 heeft ons na een uur opgepikt. En dat is alles.*

*(pauze)*

Het is 15.05 uur. Er komt een aanvulling op de verklaring met betrekking tot de diploma's. (interne mededeling, niet bestemd voor vertaling).

*Ik heb een certificaat, op grond waarvan ik bevoegd ben om een boot van 9 meter te besturen. Dit is geen diploma.*

Dan willen wij daar graag een kopie van.

*Wordt naar de heer Visser gestuurd.*

Aan de KLPD heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Matroos A. Mandziuk:

Wij vertrokken in de nacht zondag 7 augustus 2005 uit de haven van IJmuiden. Wij kwamen zondag 7 augustus 2005 om 20.00 uur aan boord, we kwamen met z'n allen in een auto uit Polen. Dat is een tocht van ongeveer 1400 kilometer, we reden om de beurt. Wij waren dan ook helemaal niet moe. We vertrokken om middernacht naar zee. Ik vaar al ruim twee jaar op dit schip en ik ben er goed mee bekend. Ik vaar geregeld sinds 1975 op verschillende schepen, zowel handelsschepen als op vissersschepen. Ik ben gediplomeerd als a/b-matroos en ik weet precies hoe het toegaat op de brug. De anderen vragen mij wel eens wat ze moeten doen. Op het schip hebben we wel een wachalarm, die gebruiken we als we naar de visgronden varen, niet als we vissen. Ik was helemaal niet moe.

Vannacht, 9 augustus 2005 om 00.15 uur kwam ik op wacht, ik nam het over van de schipper. Hij heeft mij een gebied aangewezen waar ik moest vissen. Wij visten

steeds heen en weer over een track van ongeveer 5 of 6 mijl. Ik was van de plaats waar ik op wacht kwam al naar het eind van het visgebied gevaren en rondgegaan. Dat was om ongeveer 01.00 uur. Ik voer op tegengestelde koers weer naar de plaats waar ik begonnen was, met een oostelijke koers. (abusievelijk was "westelijke", koers in pv opgenomen – gewijzigd verbalisant Parlevliet). De track loopt ongeveer van oost naar west. Ik had toen gezien dat op ongeveer 2,5 mijl een ander schip voer. Deze bevond zich iets achterlijker dan dwars aan mijn stuurboordzijde. Ik had de radar op 8 mijl. Het is mij niet helemaal duidelijk wat u bedoelt, niet of de radar op North-up of heading-up staat. De echo's op het scherm hebben geen vectoren. De marifoon stond op kanaal 16. We hebben twee marifoons en de andere stond op een ander kanaal. Op de radar had ik gezien dat aan stuurboord schuin van achteren een groot schip naderde. Ik voer met een snelheid van ongeveer 6,5 knopen. Ik dacht dat de snelheid van dit contact ongeveer 14 of 15 knopen was. Ik zag van dat andere schip alleen de toplichten en een rood boordlicht. Dat was om ongeveer 01.00 uur. Het was goed zicht. Ik zag dat het andere schip geen rode lichten voerde, dus nam aan dat hij leeg was. Ik voerde mijn navigatieverlichting en mijn visverlichting. Ik controleer regelmatig of de lampen nog branden, dat doe ik aan de hand van de verklikkerlichten op het dashboard. Aan beide kanten van de mast hebben we een groen vislicht, en beiden werkten. Het andere schip voer ongeveer dezelfde koers als ik. Op de radar kwam de echo heel langzaam dichterbij. Er was uiteraard wel een snelheidsverschil. Omstreeks 01.30 uur was ik weer ongeveer op de plaats waar ik begonnen was en bedacht dat we wel erg dicht bij elkaar zouden komen en besloot over bakboord te gaan draaien. Op die manier zouden we elkaar mooi missen, want ik vind het niet prettig als we te dicht bij elkaar kwamen. Ik houd voor mezelf steeds ongeveer 1 mijl afstand aan. Toen ik bezig was met het draaien zag ik dat het andere schip kennelijk ook bakboord uit gegaan was en het schip raakte mij aan bakboord ter hoogte van het achterste raam op de brug. Ik had dat helemaal niet verwacht. Vlak voor de aanvaring ben ik nog hard stuurboorduit gegaan, anders had hij ons midscheeps gepakt en dan waren we zeker om gegaan. Ik heb ook helemaal geen geluidssignaal gehoord. Een paar seconden voor de aanvaring zag ik een wit zoeklicht van het schip schijnen. Vlak voor het schip mij raakte zag ik alleen maar groene menie van het schip. Ik ben er van overtuigd dat het schip leeg was. De bulb van het schip raakte mij ter hoogte van de machinekamer. Daardoor werd ik over stuurboord op z'n kant geduwd. 's Nachts zijn altijd alle deuren gesloten, dat is voor onze eigen veiligheid. Alle mannen, behalve de schipper, slapen beneden. De schipper direct achter de brug. Direct na de aanvaring was de schipper al op de brug. Ook na de aanvaring hebben we geen radiocontact met het andere schip gehad. Door de aanvaring maakte het schip zoveel slagzij dat de dinghy's overboord vielen. Voor mijn gevoel heeft het schip ons geschampt en kwam hij even later weer van voren op ons af.

De meeste schade aan ons vaartuig zal dan ook aan bakboord zitten. Meteen na de aanvaring kwam iedereen naar boven gerend. Schipper Albert gaf ons opdracht om identiteitspapieren en reddingsvesten te pakken en ons gereed te maken om van boord te gaan. Ik schat dat we ongeveer een kwartier of minder hadden om van boord te gaan. Er was geen paniek, alles is echt erg geordend gegaan. We waren allemaal alvast in de reddingsvloten gegaan. Albert had twee draagbare marifoons meegenomen en heeft zijn vrienden in de buurt opgeroepen. Albert had ook

## U 16

vuurpijlen meegenomen en heeft er drie afgeschoten. De reddingsvloten werden losgesneden toen het schip zonk. We hebben de twee vloten aan elkaar geknoopt en werden zo'n half uur later opgepikt door de LT 1005. Daarmee zijn we naar IJmuiden gevaren"

In het bijzijn van zijn advocaat, mr. H. van der Wiel, heeft matroos A. Mandziuk de volgende verklaring afgelegd:

My name is Andrzej Mandziuk. I was born on 02-10-1952 in Gdynia, Poland and I have the Polish nationality. My address is Wejherowo 84 200 (City) in Poland, Rogachewskiego 62 (street), telephone number 0485-58 6722979. I went to sea in 1975 as sailor with a Polish certificate, as AB. I now sail two years on board of the "Jacoba Alijda". I am cook.

Today, 9 august 2005 at 00.15 hours I started my duty on the bridge. The skipper, Albert Romkes, was sleeping very near to the bridge. We were with six persons on board. Except for me, everybody was sleeping.

The "Jacoba Alijda" was fishing with all normal light on, which were all working properly and we had the prescribed two green lights which were indicating that we were fishing and consequently could manoeuvre only in a very limited way. Visibility was good, about 5 miles. The weather was fair. No rain. The wind was North West 4 Beaufort. The waves on the sea were moderate.

I make a sketch of the movements of my vessel. We were sailing from East to West and then from West to East. We had a course of about 90° around 01.00 hours when we sailed to the East again. I do not remember the position. It was on the North Sea between England and the Netherlands. Since the "Jacoba Alijda" UK 268 sank, the crew could not save any documents, apart from some personal papers.

We were sailing about 6.5 knots. I saw another vessel sailing on my starboard side with a course of about 45° and a speed of about 15 knots. See the sketch. I assumed that this vessel would change course somewhat to starboard to sail free from us without danger. The other vessel could see that we were fishing and that our speed was much lower than her speed, so that we could not do much to avoid a collision. However, I saw that the other vessel kept speed and course. I started fearing danger of collision. Therefore I decided to turn round earlier than planned. I reasoned that thereby the distance between the vessels would remain safe. The UK 268 would then probably not have crossed the course line of the other vessel, if that vessel would not have changed course. I saw around 01.25 hours that the other vessel was still keeping speed and course. I was then starting to turn round to port. I could see the other vessel by eye and I had watched her earlier also by eye and on the radar, which was on the 8 miles range with rings of four times two miles.

But on 01.30 hours (here and everywhere else Dutch summer time GMT +2) the UK 268 was hit by the other vessel, which must have changed her course to port meanwhile. She hit the UK 268 at the port side of the last mentioned vessel with an angle of about 6°. The UK 268 made water and the engine room flooded, within five minutes there was 1.5m water in it. A few seconds before the collision I saw that it was imminent and unavoidable. To reduce the impact, I gave hard starboard rudder, also to avoid that the UK 268 would be overrun or break, what we probably would not have survived. How the UK 268 was pushed away to starboard, got a list of 35°,

but the other vessel got free from the UK 268 and she lost, her list. Before that, probably by the shock of the collision, the life boat. (dinghy) on the starboard side fell into the sea.

The skipper, Albert Romkes, was on the bridge very soon after the collision. He shot three red flares. He told everybody to leave the ship what we did. The other vessel did not stop and sailed on. We went into the dinghies, three persons in each dinghy. We were saved about 45 minutes later by a fishing boat with Dutch crew, the LT 1005. She brought us to IJmuiden. Prior to the collision, there has not been any VHF contact between the two vessels, which collided. Two minutes before the collision I saw a white flash light, on and out alternating into our direction. When we were in the dinghies, the colliding vessel asked via the small radio in the dinghy, how we were. I could not understand their English very well. Later I was told that the colliding vessel is called "Shinoussa". I could not see her name before, during or after the collision.

This statement, has been made by me at IJmuiden on 9-8-2005, has been signed by me and by mister H. van der Wiel, the advocate of the underwriter of the UK 268, who took this statement. I add that I was listening all the time to VHF channel 16.

Rapport opgemaakt door Senior Surveyor IVW-DS, P.H. den Heyer, aan de hand van de verklaringen van de betrokken stuurlieden van de "Shinoussa".

The tanker "Shinoussa", Greek flag was in the North Sea, underway from the port Whitegate in Ireland to Teesport in the United Kingdom, on the 8th of August 2005, the vessel was in a Northern course in the North sea. The Philippine second officer was on duty on the bridge on the 8th August 2005 from 20.00 hours to 24.00 hours. The master was not on the bridge the whole time of his watch and he went to his cabin in the evening.

There were several ships in the North Sea area, in the last hour of his duty time on the bridge the second officer saw a boat on the radar on the port side at a distance of 6 miles, he noticed that the vessel is passing forward. There were more ships around, but especially this boat he was taking care off. There were no fishing lights seen on that vessel. He kept on bearings from that ship and saw it passing forward at a distance of 0,2 miles.

After the boat had crossed the tanker he saw it turning to port side, when the ship was 10 to 15 degrees on starboard side, it turned to port side again. The second officer told that the fishing boat changed course to the tankers bow, after that he could not see that fishing vessel.

The other second officer, the Greek Sfestos Charalampos who is normally on duty from midnight to 04.00 hours in the morning, came on the bridge 9th august at 00.10 hours. He did not take over a direct watch on the bridge. The course of the ship was around 358°. He looked on the radar and outside he saw with his binocular a green starboard light. Although there was no clearly indication that he should take over the duty on the bridge, he gave port side rudder, slowed down the ship, gave then midships rudder, the fishing boat started port side parallel with the ship, turned the vessel to starboard, and was collided with the fishing boat. The "Shinoussa" hit probably the fishing boat first with their starboard bulb and a mast of the fishing vessel probably hit the port side railing of the Greek ship.

## U 16

The master was called and came fast on the bridge, he saw a boat 200m aft on starboard side and saw more fishing vessels around. Tried a hand flare, had no contact in the beginning. He was calling the ships by VHF, first no answer, he switched on a searchlight. A bit later contact by VHF with ships, the fishing boat told that they were sinking. Other fishing vessels helped the sinking vessel and asked the captain to remove enough. In the dark time it was difficult to see much about all the ships. The revolution was 5-10 min. reduced. Around 01.00 hours the speed was around 11 knots, they were manoeuvring around, going S direction, slowing down and stopped the ship. Around 04.00 hours he saw oil spill.

The vessel stayed in the area to help, around 04.30-05.00 hours they found out that the fishing boat had sunk and all the crew was rescued.

The chief officer went forward, he saw a boat on port side, and he could not see what kind of damage the fishing boat had. It was from the fore ship not much to be checked because of the dark outside. The chief officer was difficult to talk with because he was busy in the port for the cargo. The port side railing of the Greek ship was damaged; it was done by the mast of the fishing boat. The fishing boat was hit by the bulb.

Our MCA colleague did a PSC inspection on board and made some photos of forecastle and the forepeak tank.

### 3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad op 2 juni 2006 heeft aanvullend verklaard:

De schipper van de UK 268:

Achteraf bleek dat de Poolse bemanningsleden matroospapieren hadden. Ik heb nooit aan de Nederlandse autoriteiten gevraagd of zij wacht mochten lopen. Wel besprak ik dat met de Polen zelf en het bemanningsbureau. Naar aanleiding daarvan en ook na controles op zee en door wat ik waarnam aan ervaring, had ik voor mezelf geen reden om te twijfelen aan het feit dat ze konden en mochten wachtlopen. Als tijdens inspecties op zee gecontroleerd werd of de bemanning behoorlijk was samengesteld, dan was wel altijd mijn broer aan boord. De Polen stonden op zo'n moment niet op de brug als wachtsman, maar hun papieren waren blijkbaar wel voldoende voor de inspecterende instantie om te concluderen dat er een derde diploma aan boord was naast die van mezelf en mijn broer. Op het moment van de ramp was ik niet bekend met de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart over de geldigheid van Poolse diploma's. Meestal lees ik die uitspraken wel. Wij zijn in 2002 met Polen begonnen. Ik werd toen door het bemanningsbureau geïnformeerd dat die lieden wacht mochten lopen. Als ik geweten had of als mij gezegd zou zijn dat zij daarvoor eerst hun papieren in Nederland zouden moeten laten erkennen, dan zou ik dat zeker gedaan hebben. Wij hebben ook geen brieven ontvangen van Scheepvaartinspectie met het verzoek om op dit punt aanpassingen te maken om aan de eisen voor de juiste bemanningssamenstelling te voldoen. Andere aanpassingen (mijn eigen papieren betreffende) kreeg ik wel en die heb ik direct opgevolgd. Bij de jaarlijkse controles

komen altijd alle papieren op tafel. Ook die van de Polen. Daar is nooit een opmerking over gemaakt. Ook niet door Scheepvaartinspectie. Ik vaar nog steeds als plaatsvervangend schipper en op ons huidige schip vaart ook een Pool. Aan het keerpunt van de trek werd niet steeds over dezelfde boeg gekeerd. De omstandigheden bepalen over welke boeg er gekeerd wordt. Wij waren ons bewust van het feit dat onze treklijn de diepwater route doorkruiste. Ik heb de wachtsman gewezen op de mogelijkheid van grote scheepvaart op die route. Er is discussie in het dossier over de vraag of de radar aan boord op 8 mijl kon worden ingesteld zoals ik verklaarde voor de Scheepvaartinspectie. Ik blijf bij die verklaring. Als je Radartype 2110 op de videoplot op stand 6 instelt en dan een stand hoger gaat, dan staat hij op 8 mijl. Volgens mij heeft de Scheepvaartinspectie het verkeerde type radar getest. Ik wil één en ander wel aan de hand van de radar op de visserijschool in Urk aantonen. Daar staat dezelfde radar als wij aan boord hadden. Voor de vislichten hadden wij een controlepaneel op de brug dat aangaf als een van de vislichten niet functioneerde. Met één schakelaar gaan alle vislichten branden. Twee groen, twee wit. Dubbel uitgevoerd vanwege het dodehoek-effect. Tijdens het vissen hadden wij geen dekverlichting aan. Die ging alleen aan tijdens het halen. Er staan mijns inziens wel wat onnauwkeurigheden in de rapporten van de KLPD en van de Scheepvaartinspectie. Het uitgewerkte proces-verbaal van de KLPD vermeldt ten onrechte dat ik gezegd zou hebben dat onze radar altijd 'noord boven' zou staan. Dat was niet het geval. En aan het slot van het proces-verbaal van de Scheepvaartinspectie staat dat ik verklaar de inhoud van de Poolse diploma's niet te kunnen beoordelen. Die verklaring kan worden opgevat als aanwijzing dat ik onzorgvuldig met deze materie zou zijn omgegaan, maar ik maak bezwaar tegen die opvatting. Mandziuk kon naar mijn mening goed met alle apparatuur op de brug omspringen. Hij mocht pas zelfstandig op de brug nadat wij ons daarvan hadden overtuigd. Hij kan plotten. De radar werd door mij ingesteld. Het bereik van de radar werd vervolgens door de Poolse bemanningsleden zelfstandig bediend, maar instellingen zoals 'noord boven' lieten zij ongemoeid. De Poolse wachtlui zitten en lopen afwisselend op hun wacht. Mandziuk spreekt erg goed Engels en gebruikte geregeld de VHF zonder daarmee een taalprobleem te hebben. Ik denk dat Mandziuk geen tijd meer gehad heeft om mij te roepen toen hij beseftte dat het mis zou lopen. Stil gaan liggen was in dit geval wellicht ook een goede maatregel geweest, maar Mandziuk koos om rond te gaan. De tekeningen die Mandziuk maakte van de gang van zaken en die op bladzijden 176 en 187 van het dossier zijn opgenomen, geven ook naar mijn indruk een juiste weergave. Toen de tanker te dicht bij kwam en niet week, besloot Mandziuk bakboord uit te gaan om vrij te blijven. Maar de tanker gaf toen ook bakboord roer en raakte de "Jacoba Alijda" achterlijk aan bakboordzijde. Zo is het volgens mij gegaan. Ik merk daarbij op dat de ware koers van de "Shinoussa" wellicht niet overeenkomt met die op de tekening. De verklaringen van de twee wachtslieden van de "Shinoussa" (althans zoals weergegeven in het document getekend door de heer Den Heyer) zijn ook tegenstrijdig. Als de "Jacoba Alijda" zo dicht bij de "Shinoussa" zou zijn overgelopen als de verklaring zegt, dan zou de aanvaring gezien de grote snelheid van de tanker nooit hebben kunnen plaatsvinden zoals zij plaatsvond. Als ik eerder verklaarde dat Mandziuk aan het eind van de treklijn was,

## U 16

dan is dat een vergissing. Ik ben er van overtuigd dat hij is gaan draaien omdat hij de tanker te dicht naderde.

Inspecteur R.H. Pap (IVW/DS):

Onder omstandigheden kan een Poolse koopvaardijdiploma in Nederland worden erkend. Het Poolse diploma wordt omgezet naar (dat wil zeggen vergeleken met) een Nederlands diploma dat gelijkwaardig is. Mogelijk dat er dan nog een enkele cursus gevolgd zou moeten worden, met name op de visserij gericht. Wij weten dat er Poolse zeevarende op de Nederlandse schepen varen, maar veronderstellen dat die varen als matroos. Wij hebben geen tellingen van deze materie, want krijgen geen bemanningslijsten meer. Tot dusver is er ná de brief die wij over deze materie hebben gepubliceerd geen actie genomen om soortgelijke ongelukken in de toekomst te voorkomen. De brief met uitleg over wat wel en niet mag op dit punt is ons inziens voldoende ruim verspreid. Of het ook in *Visserijnieuws* is medegedeeld kon ik op zo korte termijn niet achterhalen. Deze brief is niet verzonden naar individuele schippers of reders. Als juist is dat er ten tijde van controles op zee slechts twee Nederlandse bemanningsleden aan boord waren, dan zouden er opmerkingen moeten zijn gemaakt over de juistheid van de bemanning.

#### *4. Het standpunt van de Inspecteur*

Op 9 augustus 2005 kwam de "Jacoba Alijda" UK 268, op de Noordzee nabij Engeland in aanvaring met de Griekse tanker "Shinoussa" waarbij de UK 268 korte tijd later zonk.

Van de UK 268 was enkel de schipper in bezit van een diploma zoals vereist op het Safe Manning Document. De overige bemanningsleden hadden Poolse certificaten. De schipper viste volgens een lijntje uitgezet in de kaartplotter dwars op de diepwater route van west naar oost en terug. Rond middernacht gaf hij de wacht over aan de wachtsman. Deze was niet gekwalificeerd om zelfstandig wacht te lopen op de brug. Het weer was goed, het zicht was 5 mijl en de zeegang was matig. Er stonden twee radars bij en twee VHF's waarvan één op kanaal 16. Verklaard is dat de voorgeschreven navigatieverlichting brandde inclusief de visverlichting. De "Shinoussa" volgde de diepwater route met een noordelijke koers. Ten tijde van de aanvaring waren daar twee man op de brug. Toen de wachtsman van de UK 268 een oostelijke koers voor lag nam hij de "Shinoussa" achterlijker dan dwars waar aan zijn toplichten en rode boordlicht. Hij constateerde dat het schip hem zou passeren op een, naar zijn mening, te korte afstand. Hij besloot daarop de rondtorn over bakboord, om het vislijntje in de westelijke richting te gaan volgen, vervroegd in te zetten. Hij dacht zo meer afstand te creëren tot dat schip. Volgens de rapportage van de Inspecteur van Inspectie Verkeer en Waterstaat TEZ die aan boord is geweest van de "Shinoussa" hebben de officieren die op de brug stonden geen visverlichting waargenomen. Ook zagen ze de UK 268 voorlangs hun schip gaan. Daarna zagen ze het schip een draai maken naar bakboord richting hun schip. Uitmijken naar



bakboord door hun mocht niet baten en de UK 268 werd geraamd door de "Shinoussa". De UK 268 maakte direct water en de bemanning kon zich ternauwernood nog in veiligheid brengen door van boord te gaan in de vloten. Uit de verklaringen van de wachtsman van de UK 268 komt naar voren dat de schepen niet op aanvaringskoers lagen met elkaar, maar elkaar op een korte afstand zouden passeren. Dit komt overeen met de constatering van de wachtofficier op de "Shinoussa". Dat er later toch gevaar voor aanvaring ontstond kon alleen doordat de UK 268 een rondtorn maakte en niet koers en vaart behield. De aanvaring vond plaats aan bakboordzijde. Het is hierdoor aannemelijk om te zeggen dat de UK 268 voorlangs de "Shinoussa" gevaren was en daarna pas de draai naar bakboord inzette die hem op aanvaringskoers bracht. Het niet houden van een goede uitkijk zoals voorgeschreven in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee voorschrift 5, heeft hem de situatie verkeerd doen inschatten. Had hij gebruik gemaakt van de beschikbare middelen zoals plotten en peilen had hij een beter oordeel van de situatie kunnen maken. Ik concludeer dan ook dat de wachtsman van de UK 268 schuldig is aan de aanvaring. De mate van schuld van de "Shinoussa" is op dit moment niet te bepalen met de beschikbare gegevens. Ervan uitgaande dat de visverlichting brandde heeft de uitwijkplichtige "Shinoussa" waarschijnlijk aangestuurd op een te korte naderingsafstand en hiermee de wachtsman van de UK 268 in een lastige situatie gebracht. Verder concludeer ik dat de wachtsman onbevoegd en onbekwaam was om zelfstandig wacht te lopen op de brug. Het vertrouwen wat de schipper in hem had was ongegrond. Na bestudering van zijn Poolse papieren en praktische vaardigheden bij het wachtlopen had hij tot de conclusie kunnen komen dat hij ongeschikt was om zelfstandig wacht te lopen. Uit de verklaringen wordt duidelijk dat hij niet voldoende bekend was met de instellingen van de radar. Hij wist niet hoe te plotten en interpreteerde informatie verkeerd aangezien hij veronderstelde dat de "Shinoussa" een noordoostelijke koers voorlag. De schipper die hem alleen wacht liet lopen op de brug is dan ook ernstig tekort geschoten in het veilig bemannen van de brug zoals voorgeschreven in de Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr.61/1989. Hij bracht hiermee zijn schip en bemanning in gevaar. Hij neemt dan nog een extra risico door een lijntje uit te zetten dwars door de diepwater route.

Gezien het bovenstaande concludeer ik dat er een verband is tussen de keuze van de schipper om deze wachtsman zelfstandig wacht te laten lopen en de aanvaring. Ik acht de schipper dan ook medeschuldig aan de aanvaring. Ik stel de Raad voor zijn vaarbevoegdheid te ontnemen voor de periode van vier weken. Voor de wachtsman die geen Nederlandse vaarbevoegdheid bezit is een disciplinaire maatregel niet van toepassing. Verder is het opmerkelijk te noemen dat er nog steeds onduidelijkheid blijkt te bestaan op de visserij en bij controlerende instanties omtrent de bevoegdheden van buitenlandse opvarenden.

5. *Het pleidooi van de advocaat van de schipper mr. H.W. ten Katen*

**Inleiding**

1. Hier is aan de ramp waarbij de "Jacoba Alijda" is aangevaren door de "Shinoussa".
2. Mijn betoog is opgebouwd in twee delen aangezien er in hoofdlijnen twee aspecten zijn aan deze zaak. Enerzijds de bemanning en anderzijds de aanvaring zelf. Na behandeling van deze twee aspecten zal ik komen tot mijn conclusie.

**Bemanning van de "Jacoba Alijda"**

*Minimum Safe Manning Certificate*

3. Het is de scheepsbeheerder, maar ook Albert Romkes, altijd van groot belang geweest om met een bemanning naar zee te gaan in overeenstemming met het minimum "Minimum Safe Manning Certificate".
4. Zij hebben ook altijd gemeend daaraan te hebben voldaan. Diverse malen op zee zijn door diverse instanties de papieren gecontroleerd en akkoord bevonden. In december 2004 is de heer Kleijn van de Scheepvaartinspectie nog met de "Jacoba Alijda" naar zee geweest. Ook hij heeft toen de papieren van de bemanning gecontroleerd en in grote lijnen in orde bevonden. Hij heeft slechts twee opmerkingen geplaatst met betrekking tot de kwalificaties van de bemanning. Ik verwijs naar de brief van Leenstra van 7 december 2004, zoals gehecht aan de verklaring van Reijn Romkes. Deze brief is opgesteld naar aanleiding van het meevaren van Kleijn aan boord van de "Jacoba Alijda". Albert en Jelle Romkes dienden radarnavigatiecertificaten te overleggen om aan het "Minimum Safe Manning Certificate" te voldoen. Zij hebben hieraan gehoor gegeven en de opleidingen gevolgd en/of de certificaten overgelegd.
5. Tijdens het meevaren van Kleijn waren aan boord naast, Jelle en Albert Romkes, vier Polen. Door Kleijn en Leenstra, werden ten aanzien van de Polen en hun diploma's geen opmerkingen gemaakt. "Jacoba Alijda" en ook Albert Romkes mochten in het algemeen, maar ook in dit geval, er derhalve op vertrouwen – tengevolge van deze veelvuldige controles – maar zeker ook de controle van Kleijn – dat haar bemanning voldeed aan de eisen gesteld in het "Minimum Safe Manning Certificate".

**Samenstelling bemanning**

6. Ten tijde van de aanvaring waren 6 bemanningsleden aan boord, conform het "Minimum Safe Manning Certificate". Het plan was zelfs om met 7 man naar zee te gaan. Jelle Romkes, die normaal gesproken altijd mee naar zee gaat, werd, ik verwijs naar zijn verklaring, onderweg naar het schip ziek en kon die dag op het laatste moment niet mee naar zee. Hij heeft nog wel het schip uitgeleide gedaan en geconstateerd dat alle verlichting goed functioneerde, de visverlichting daarbij inbegrepen.
7. Ten tijde van de ramp waren aan boord, naast Albert Romkes, de heren Konkel, Dunajko, Jeremicz, Zblewski en Mandziuk.
8. Albert Romkes heeft de kwalificatie SW5+. Konkel heeft papieren die overeenkomen met SW6+ en kwalificeert materieel als plaatsvervangend schipper. Zblewski heeft ook papieren die materieel overeenstemmen met SW6+ en

- kwalficeert als mate/engineer. De overige bemanningsleden hadden papieren die te vergelijken zijn met het Nederlandse S7 (wat nu is overgezet naar SW6).
9. Ter zake wordt ook verwezen naar de verklaring van Albert Romkes. Dit alles maakt dat er, tezamen met de verder aanwezige bemanningsleden, materieel een ruim voldoende gekwalificeerde en zeewaardige bemanning aan boord was.
  10. Op grond van de intensieve controles van SI en in het bijzonder door de heer Kleijn maakt ook dat de "Jacoba Alijda" er op mocht vertrouwen te voldoen aan het "Minimum Safe Manning Certificate". De heer Kleijn is de expert van SI. Hij constateert en meldt de onvolkomenheden niet, maar deze vissermannen moeten het wel weten?
  11. Ten aanzien van Mandziuk geldt dat hij in Polen gekwalificeerd is als een schipper van vissersschepen met een lengte van maximaal 9 meter. Ik verwijs naar de Engelse verklaring van Mandziuk, gehecht aan de verklaring van Reijn Romkes en afgenomen nadat door de Scheepvaartinspectie een verklaring is afgenomen op de Visserijcoöperatie.
  12. Mandziuk kan worden aangemerkt als gekwalificeerd "to perform duties of a rating forming part of a navigational watch as per STCW-78 Convention Reg II/6 Requirements", zoals ook stond aangegeven op zijn documenten die helaas verloren zijn gegaan tijdens de ramp.
  13. Het was Mandziuk naar Poolse maatstaven toegestaan op te treden als officier in charge of navigational watch zoals aangeduid in de brief van het Poolse ministerie van 9 november 2005 aan Philip Gregson (bijlage 13 van uw dossier). Dat die kwalificatie mogelijk niet is opgenomen in de brief van 9 november 2005 aan Kleijn van hetzelfde ministerie, maakt dat niet anders.
  14. De betreffende brief is namelijk ook bij andere opvarenden aantoonbaar onvolledig. Ik verwijs naar de kwalificaties en de papieren van Dunajko. Dunajko had dezelfde kwalificatie als Mandziuk, maar ook die staat in die brief niet vermeld. Dunajko beschikt nog wel over zijn diploma's (zie bijlage 12), maar de Poolse overheid heeft deze niet allemaal vermeld. Juist de kwalificatie, om wacht te mogen lopen op de brug van een Pools schip ontbreekt. Dat geldt ook voor Mandziuk. Overduidelijk is de opgave van de Poolse overheid onvolledig is.
  15. Een en ander maakt overigens dat Mandziuk tenminste gelijk gekwalificeerd is als P.S. Wall, de Poolse opvarende van de GO20, als bedoeld in de uitspraak nummer 3 van de Raad voor de Scheepvaart van 25 februari 2005. Ik vertrouw u daarmee bekend.

#### **Verklaringen Mandziuk**

16. "Jacoba Alijda" heeft echter niet vertrouwd op de documenten die Mandziuk heeft gepresenteerd. Alvorens de wacht te mogen nemen is hij twee weken begeleid en is vastgesteld dat hij ter zake kundig was, in alle aspecten van de functie. Hij was bekend met de aanvaringsregels en het gebruik van de radar.
17. Onjuist is ook de stelling van Winkelman en Pap dat Mandziuk geen kennis heeft van de internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. Mandziuk heeft daarvoor een opleiding genoten. De conclusie van Winkelman en Pap in bijlage 7 van uw dossier wordt dan ook niet door feiten gedragen. Zij

## U 16

verwijzen naar het zogenoemde proces-verbaal, uw bijlage 5 waaruit die conclusie niet kan worden getrokken.

18. Het document dat proces-verbaal wordt genoemd kan overigens niet als zodanig worden gekwalificeerd. Immers, geen ambtseed, niet ter goedkeuring voorgelezen, etc. Feit is dat het een verklaring is van een overspannen man, een verklaring waar bovendien niet de conclusies kunnen worden getrokken die Pap en Winkelman trekken.
19. Mandziuk zou geen kennis hebben van de radar en niet kunnen plotten. Hij verklaart dat niet in bijlage 7 of het proces-verbaal van de KLPD. In bijlage 7 meldt hij de snelheid van de "Shinoussa", die hij heeft bepaald aan de hand van een plot. Hij spreekt over vectoren. Duidelijk is dat Mandziuk met de radar over weg kon. Dit blijkt ook overduidelijk uit de verklaring in de Engelse taal afgegeven aan Gregson, gehecht aan de brief van Reijn Romkes.
20. Overigens dient te worden opgemerkt dat de radar (de Furuno 2110) wel kan worden ingesteld op 8 mijl. Pap en Winkelman hebben, ik verwijs naar hun bevindingen en de als bijlage overgelegde gebruiksaanwijzing, echter de Furuno 2115 onderzocht, terwijl uit het "Inspectierapport Maritieme Apparatuur", bijlage 15, blijkt dat dat type niet aan boord was.
21. Het epistel van Pap en Winkelman rammelt aan alle kanten. Gesproken wordt over een westelijke koers terwijl uit de verklaringen van Mandziuk en de processen-verbaal anders blijkt. In het PV 2005018962 (opgemaakt en afgesloten twee weken na de ramp) staat nota bene expliciet vermeld dat eerder abusievelijk west is opgenomen. Toch gaan Pap en Winkelman erop door.
22. In punt 5 van de bevindingen van Pap en Winkelman maken zij het helemaal bont. Mandziuk zou niet weten "vrij geïnterpreteerd" hoe te reageren indien een uitwijkplichtig schip niet uitwijkt. Dat volgt niet uit zijn handelen (daarop kom ik nog uitgebreid terug). Op de vraag die hem tijdens het verhoor is gesteld komt de overspannen reactie: "Als ik zou weten dat ik morgen dood zou gaan, dan zou ik vandaag op bed gaan liggen niet meer naar buiten gaan.". Hieruit kan niet worden afgeleid dat Mandziuk het niet weet. Ook hier wordt de conclusie niet gedragen door de feiten.
23. Bij het beoordelen wat er uit de verklaringen van Mandziuk, afgelegd bij de politie en SI kan worden afgeleid, moet bovendien rekening worden gehouden met het feit Mandziuk nogal in de war was en is naar aanleiding van de ramp. De Engelse verklaring van Mandziuk geeft een beter beeld.
24. Mandziuk was ten tijde van de aanvaring een volwaardige kracht, waarop volledig kon worden vertrouwd. Hij is onder meer door Albert Romkes als zeer kundig ervaren. Albert Romkes heeft bovendien geruime tijd met Mandziuk gevaren en niet maar een uurtje gesproken. Door de ramp, het scheelde een haar of de "Jacoba Alijda" zou met haar bemanning zijn gezonken, is Mandziuk ernstig in de war geraakt. Dat volgt ook uit de verklaring zelf (ik verwijs naar bijlage 5) en de toelichting van Pap die de verklaringen heeft afgenomen.
25. Feit is echter, dat als Mandziuk op een meer behoorlijke wijze zou zijn benaderd, door hem een totaal andere verklaring zou zijn afgegeven. Na Pap heeft Gregson de eerdergenoemde verklaring afgenomen en hij heeft op een normale wijze met hem kunnen communiceren. Tijdens "het verhoor" door Pap

heeft deze kennelijk Mandziuk zo onder druk gezet dat Mandziuk volledig in paniek raakte en zijn geduld volledig verloor.

#### **Medische keuring**

26. Ten aanzien van de keuring van de opvarenden van de "Jacoba Alijda" kan het volgende worden opgemerkt. Alle opvarenden van de "Jacoba Alijda" waren in het bezit van een geldige medische keuring zoals bedoeld in het "Minimum Safe Manning Certificate".
27. Dat daarvan de papieren niet meer voorhanden zijn, is niet vreemd, aangezien die voor een deel bij de aanvaring voor een deel verloren zijn gegaan.
28. Het enige document dat nog voorhanden is, betreft het document van Dunajko. Dit document maakt onderdeel uit van uw bijlage 12. Ik moet hierbij opmerken dat Dunajko gekeurd is op 30.8.04 en dat op het moment van de aanvaring zijn keuring nog geldig was. Ik verwijs naar bijlage 12 van uw dossier. In het proces-verbaal van de aanvaring staat onjuist vermeld dat alleen Dunajko gekeurd was en wel op 06.01.2003 en dat de betreffende keuring zou zijn verlopen.
29. Dat de opvarenden zijn gekeurd volgt ook uit het feit dat de opvarenden zijn aangemeld bij het Sociaal Fonds voor de Maatschappij Visserij (SFM). Zonder geldige keuring worden zij niet geaccepteerd. Uit het feit dat SFM een uitkering aan Mandziuk heeft toegekend volgt dat ook hij gekeurd was.
30. Ik verwijs ook naar mijn fax van afgelopen maandag aan de Arbo-dienst Den Helder. Deze Arbo-dienst verklaart tegelijk met Dunajko twee andere opvarenden van de "Jacoba Alijda" te hebben gekeurd. Zij zijn net als Dunajko goedgekeurd, voor dezelfde periode. Van de niet genoemde opvarenden is helaas niet meer te achterhalen wanneer en door wie zij zijn gekeurd.
31. Ter zake staat dus vast dat de bemanning voldoende gekeurd was en zijn de constateringen in het proces-verbaal aantoonbaar onjuist.

#### **Visverlichting**

32. Wordt nog gesproken over de visverlichting. Daarover is twijfel gerezen door opmerkingen van Mandziuk. De "Jacoba Alijda" is uitgerust met dubbele vislichten. Naast elkaar twee groene en daaronder twee witte. Deze branden tegelijk. Tot vijftig meter afstand zijn het twee groene en twee witte lichten. Bij een grotere afstand smelten ze samen en worden ze waargenomen als één wit en één groen licht..
33. Van dek af konden, door de constructie van de mast, alleen de groene lichten worden waargenomen. Niet de witte. Daarom heeft men ook een controlesysteem op de brug. Mogelijk heeft Mandziuk vanaf dek alleen de groene lichten gezien. Het betekent niet dat de witte niet hebben gebrand. Vandaar de opmerking: de twee groene branden
34. Albert Romkes heeft die avond de vislichten ontstoken en geconstateerd aan de hand van de controlelamp dat deze branden. Mandziuk heeft dat ook vastgesteld. Ik verwijs naar zijn Engelse verklaring. Daarmee staat vast dat de vislichten branden ten tijde van de aanvaring. Dat "Shinoussa" het anders wil laten voorkomen is begrijpelijk. Overigens zijn de verklaringen van de "Shinoussa" niet onder ede afgenomen.

## U 16

### Aanvaring

35. De aanvaring die heeft geleid tot de ramp, daarover het volgende.
36. Uit de feiten volgt dat Mandziuk volgens de regels van goed zeemanschap heeft gehandeld.
37. In het kort komt het erop neer dat de "Jacoba Alijda" van oost naar west en vice versa aan het vissen was. De "Jacoba Alijda" voerde haar vislichten. Dat volgt uit de verklaring van Mandziuk en dat volgt ook uit de verklaring van Albert Romkes.
38. Enige tijd vóór de aanvaring lag de "Jacoba Alijda" oost voor. Op dat moment was zij nog steeds aan het vissen.
39. Mandziuk constateert dat er mogelijk gevaar voor aanvaring bestaat met een op dat moment onbekend schip, dat later de "Shinoussa" bleek te zijn. Hij komt tot die conclusie aan de hand van de radar en later op zicht. Aangezien de "Jacoba Alijda" vist, besluit Mandziuk te doen wat hij moet doen op grond van voorschrift 17 en 18 van de bepaling ter voorkoming van aanvaringen op zee, namelijk, koers en vaart behouden.
40. Als vervolgens blijkt dat het uitwijkplichtige schip, de "Shinoussa", te dichtbij komt en niet in overeenstemming met voorschrift 16 handelt, namelijk bijtijds ruim voldoende maatregelen te nemen om goed vrij te blijven van de "Jacoba Alijda", besluit hij in overeenstemming met voorschrift 2 maatregelen te nemen om een aanvaring te voorkomen. Hij besluit over bakboord te draaien. Bij het draaien kruist de "Jacoba Alijda" niet de koerslijn van de "Shinoussa".
41. Aan boord van de "Shinoussa", ik kom daar nog op terug, besluit men op het laatste moment eveneens van koers te veranderen en gaat bakboord uit.
42. Mandziuk constateert dit, ziet de aanvaring naderen en zet snel de autopiloot uit en gaat over op handbesturing om nogmaals te proberen een aanvaring te voorkomen door naar stuurboord uit te wijken.
43. Hij slaagt daar niet meer in. De "Shinoussa" raakt de "Jacoba Alijda" aan haar bakboordzijde, waarna de "Jacoba Alijda" enige tijd later zinkt. Mandziuk heeft met zijn handelen wel voorkomen dat de "Jacoba Alijda" zo wordt geraakt dat zij direct zou zijn gezonken en weet daarmee de levens van de opvarenden van de "Jacoba Alijda" te redden.

### "Shinoussa"

44. Als nu wordt gekeken naar het handelen van "Shinoussa", dan geldt dat aan boord van dat schip van goed zeemanschap geen sprake was. Ik pak het verslag van expert Den Heijer er even bij.
45. Ik lees de relevante passage nagenoeg letterlijk voor. "*The other second officer is normally on duty from midnight to 04.00 hrs in the morning, he came on the bridge on 9 August at 10 past midnight. He did not take over a direct watch on the bridge. He looked on the radar and outside he saw with his binocular a green starboard light. Although there was no clearly indication that he should take over the duty on the bridge. He gave portside rudder, slowed down the ship, etc.,*".
46. De Filippijnse 2e stuurman had wacht tot 12.00 uur. De Griekse 2e stuurman is om 12.10 uur op de brug gekomen. Hij komt 10 minuten te laat op de brug. De wacht is nog niet aan hem overgedragen. Hij kijkt op de radar en pakt zijn

- verrekijker en ziet een groen stuurboordlicht en geeft vervolgens, alhoewel hij nog niet de wacht heeft, bakboordroer en veroorzaakt de aanvaring.
47. De omstandigheden op de brug van de "Shinoussa" zijn bedenkelijk, evenzogoed als de uitwijkmanoeuvre van de Griekse tweede stuurman. In eerste instantie verwachtte ze het schip aan de achterzijde te passeren op 0,2 zeemijl, een onverantwoord korte afstand. Vervolgens reageren ze door bakboordroer te geven terwijl het gaan mee liggen met de "Jacoba Alijda" en het geven van stuurboordroer een aangewezen manoeuvre was. De "Shinoussa" had bovendien andere maatregelen kunnen nemen. Wat zij in ieder niet had moeten doen was bakboordroer geven. Zoals gezegd, van goed zeemanschap aan boord van de "Shinoussa" was geen sprake.
  48. Aangezien de "Jacoba Alijda" vislichten voerde, diende de "Shinoussa" uit te wijken. De "Shinoussa" had bovendien nooit zo dichtbij de "Jacoba Alijda" mogen komen. De beslissing om 0,2 zeemijl achter de "Jacoba Alijda" langs te passeren is dan ook volstrekt onverantwoord. Een vissersschip heeft niet voor niets voorrang op grond van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee.
  49. Los van de onnauwkeurigheid van de ARPA, aan de hand waarvan de CPA van 0,2 mijl is bepaald, geldt dat 0,2 mijl onvoldoende is voor een veilige passeerafstand. Dat handelen alleen al is zeker in strijd met de voorschrift 6. De "Jacoba Alijda" was aan het vissen. Had zij vast komen te zitten met haar netten, was haar motor uitgevallen, dan zou, als beide schepen koers en vaart zouden hebben behouden, een aanvaring onvermijdelijk zijn geweest.
  50. De "Shinoussa" had niet op 0,2 mijl maar op een afstand van 2 tot 4 mijl de "Jacoba Alijda" dienen te passeren. Zij heeft dat niet gedaan.
  51. Waarom niet? Omdat de "Shinoussa" de "Jacoba Alijda" gewoon niet heeft gezien. De "Shinoussa" probeert dat nog recht te breien, door te stellen dat geen vislichten werd gevoerd.
  52. Zij meldde, zie de verklaringen van Den Heijer, dat zij alleen een groen stuurboordlicht zien. Zou dat juist zijn, de "Jacoba Alijda" betwist dat, dan was blijkens de geconstateerde verlichting de "Jacoba Alijda" een zeilschip en had de "Shinoussa" ook dienen uit te wijken. Ik verwijs naar voorschrift 25.
  53. Feit is dat de "Shinoussa" uitwijkplichtig was en heeft verzuimd uit te wijken en de aanvaring heeft veroorzaakt.

#### **Handelen Mandziuk**

54. Het handelen van Mandziuk kunnen we nogmaals beoordelen om zijn bekwaamheid en zijn goede zeemanschap te kunnen beoordelen. Allereerst verwijs ik nogmaals naar zijn Engelse verklaring. Mandziuk weet van de hoed en de rand.
55. Wat heeft Mandziuk fout gedaan of wat had hij anders moeten doen? Achteraf is het makkelijk om een wijs man te zijn.
56. Ten tijde van de aanvaring heeft Mandziuk echter gedaan wat hij moest doen, koers en vaart behouden. Toen hem duidelijk werd dat de "Shinoussa" toch wel erg dichtbij zou komen heeft hij maatregelen genomen om dat te voorkomen en is hij rondgegaan over bakboord. Dat vervolgens de "Shinoussa" de onzalige beslissing heeft genomen om bakboord uit te gaan heeft Mandziuk nogmaals

## U 16

geprobeerd een aanvaring te voorkomen door stuurboordroer te geven. Hij heeft alles gedaan om de aanvaring te voorkomen, conform de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. Ter zake kan dan ook worden verwezen naar het proces-verbaal met betrekking tot de aanvaring. De verbalisanten komen naar aanleiding van besturing van de feiten en omstandigheden tot de conclusie dat ten aanzien van de naleving van de voorschriften uit de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee zij geen duidelijke overtredingen hebben kunnen vaststellen en derhalve de betrokken wachtsman en schipper niets ten laste kunnen leggen.

### Conclusie

57. Aan de hand van de stukken die zich bevinden in het dossier en de verklaringen van Mandziuk en de familie Romkes kan men een aantal conclusies trekken.
58. De "Jacoba Alijda" heeft altijd de bedoeling gehad om naar zee te gaan met een zeewaardige bemanning die voldoet aan het "Minimum Safe Manning Certificate". Zij heeft daarop vertrouwd. Zij mocht daarop ook vertrouwen aan de hand van de diploma's van de bemanningsleden van de "Jacoba Alijda" en de visie van de Scheepvaartinspectie daarop.
59. Instructies van de Scheepvaartinspectie ter zake van de kwalificaties van de bemanning zijn altijd opgevolgd. Toen de brief van Liemstra kwam dat er aanvullende cursussen dienden te worden genoten, is daaraan voldaan.
60. Had de Scheepvaartinspectie vermeld dat de diploma's van haar Poolse opvarenden in Nederland dienden te worden goedgekeurd, dan had zij daaraan opvolging kunnen geven en daaraan kunnen voldoen. De Scheepvaartinspectie vond het echter zelf allemaal voldoende en maakte geen melding van enige onvolkomenheid ter zake.
61. Aan de "Jacoba Alijda" en aan Albert Romkes kan eigenlijk geen verwijt worden gemaakt voor zover er op formele gronden de bemanning onvoldoende was. Hoe dan ook is Albert Romkes met een materieel zeer kundige bemanning naar zee gegaan.
62. Een ander feit is ook dat het lopen van wacht van Mandziuk op de brug, of hij nu wel of niet gekwalificeerd was, niet van invloed is geweest op de aanvaring. Mandziuk heeft gedaan wat hij moest doen op grond van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee en op grond van goed zeemanschap, koers en vaart behouden en toen dat onvoldoende bleek te zijn, alsnog uitwijken. Dat de "Shinoussa" daarna naar bakboord is uitgeweken, in plaats van het nemen van een passende maatregel, heeft gemaakt dat de aanvaring heeft plaatsgevonden.
63. Er is geen enkel causaal verband tussen de aanvaring en de positie van Mandziuk op het schip.
64. De onderhavige ramp is derhalve niet te wijten aan schuld van de betrokkenen: Mandziuk en Romkes.
65. Ik verzoek u derhalve dan ook de zake dienovereenkomstig te beslissen.



## 6. Het oordeel van de Raad

### Toedracht

Op 9 augustus 2005, omstreeks 01.30 uur (GMT+2 uur), is het Nederlandse vissersvaartuig "Jacoba Alijda" UK 268 na een aanvaring met de Griekse tanker "Shinoussa" op de Noordzee gezonken. De positie van de aanvaring was 53° 03 N en 002° 42 O. De gehele bemanning werd gered door de Britse kotter LT 1005. Deze kotter is omgevlagd en heeft een Nederlandse bemanning. Omstreeks 13.00 uur meerde de LT 1005, met aan boord de bemanning van de UK 268, in IJmuiden af.

De UK 268 was op 8 augustus 2005 omstreeks 03.00 uur uit IJmuiden vertrokken met bestemming het visgebied rond het "Leman" Field en het "Yare" Field. Omstreeks 13.00 uur kwam men op de visgronden aan en begon men aan de visvangst. De bemanning van de UK 268 bestond uit een Nederlandse schipper en 5 Poolse bemanningsleden. Geen van de Poolse bemanningsleden was in het bezit van een Nederlands vaarbevoegdheidsbewijs of een Nederlandse erkenning van een eventueel Pools diploma. Zij bedienden zich van Poolse monsterboeken.

Op 9 augustus 2005 nam de Poolse opvarende Mandziuk de wacht op de brug over van de schipper. Manziuk voer al 2,5 jaar op de UK 268, was in het bezit van de Poolse certificaten "Able Seaman", "Basic Safety Training" en "Survival Craft and Rescue Boats".

De schipper had in de plotter een vislijntje van circa 4 mijl gezet. Dit lijntje liep in een oost-west richting, iets bezuiden de rood-witte boei (DR-1) ten oosten van het "Yare" gasveld.

Het vislijntje liep haaks door de Deep Water Route en de draaipunten waren bewust buiten de route gekozen. De navigatielichten en de vislichten waren ontstoken, wat te zien was op het controlepaneel door middel van een controlelamp. Er stonden twee radars bij. De bakboordradar stond ingesteld op een bereik van 8 mijl, gyro-gestabiliseerd. De radar aan stuurboord stond op 3 mijl. Beide radars hebben mogelijkheden om te plotten. Alleen de LT 1005, de Britse kotter die over hetzelfde lijntje viste, was in de plot gezet. Het wachalarm stond niet bij. Er stonden wel twee VHF's bij op de respectievelijke kanalen 68 en 16.

Het weer was redelijk. Er stond een noordwesten wind met een kracht van 4 Bft en af en toe viel er wat regen. Het zicht bedroeg circa 6 mijl. Bij het overdragen van de wacht wees de schipper de matroos op de wachtorders en op het enige schip dat in de buurt zat, de LT 1005. Om 00.30 uur verliet de schipper de brug en ging te kooi in de schippershut achter de brug. Omstreeks 01.30 uur werd hij door een harde klap wakker. Hij schoot zijn kooi uit maar had moeite om uit zijn hut te komen omdat de kotter zware slagzij over stuurboord maakte. Tevens constateerde hij dat er water zijn hut in liep. Op de brug gekomen werd hem duidelijk dat er een aanvaring had plaatsgevonden en stopte hij eerst de hoofdmotor. Alle verlichting en brugapparatuur waren intussen al uitgevallen. Ook de machinekamer maakte water. Door de klap van de aanvaring waren de vloten overboord geslagen en hadden zichzelf opgeblazen. Ze dreven, met de vanglijn nog vast aan de kotter, in het water naast het schip. De gieken stonden krom en de netten hingen onder het schip door. Met een

## U 16

portofoon maakte de schipper contact met de LT 1005 en verzocht om hulp. Tevens schoot hij vanaf het achterdek een aantal vuurpijlen af en zond een mayday bericht uit.

Vervolgens ging men in de vlotten en werden zij na een half uur opgepikt door de LT 1005.

De schipper van de LT 1005 heeft nog overwogen om een sleepverbinding aan te leggen met de zinkende kotter maar zag daar toch maar vanaf. Het was donker en ook het feit dat de netten niet binnenboord waren, deed hem besluiten dit niet te doen.

Toen de UK 268 gezonken was zette de LT 1005 koers naar IJmuiden, waar de bemanningsleden van de gezonken kotter aan wal werden gezet.

Volgens wachtsman Mandziuk van de UK 268 stuurde hij omstreeks 01.00 uur een koers van 090°. De vaart bedroeg 6,5 knoop. Hij zag op circa 2,5 mijl over stuurboord een schip dat een koers voorlag van circa 045° en een vaart liep van 15 knopen. Het schip zat even achterlijker dan dwars van hem. Hij zag van het andere schip de toplichten en het rode boordlicht. Hij was in de veronderstelling dat het schip wel wat meer naar stuurboord zou gaan om van hen vrij te varen. In een andere verklaring zegt hij dat hij dacht dat de ander achter hem langs zou gaan. De UK 268 voerde zijn vislichten en het zicht was redelijk tot goed. Volgens de wachtsman bedoelt hij met de vislichten het groene licht aan weerszijde van de mast. Omdat de ander niets deed, werd de wachtsman van de UK 268, volgens zijn zeggen, bang en besloot, omstreeks 01.25 uur, eerder te draaien dan op het, in de plotter aangegeven, keerpunt om zo te proberen een aanvaring te vermijden. Hiervoor was volgens hem nog voldoende ruimte tussen beide schepen aanwezig. De afstand tussen beide schepen bedroeg circa een halve mijl. Hij besloot over bakboord rond te gaan. Tegenover de schipper verklaarde de wachtsman dat hij over bakboord rond ging omdat hij aan het eind van het lijntje gekomen was.

Terwijl hij naar bakboord draaide, werd de kotter, omstreeks 01.30 uur, door het andere schip, de tanker "Shinoussa", aangevaren. De kotter werd aan haar bakboordzijde ter hoogte van de brug geraakt en kreeg een grote slagzij over stuurboord waarbij veel water naar binnen kwam omdat de deuren insloegen. Om de impact van de aanvaring te verkleinen, heeft de wachtsman van de UK 268 op het laatst nog hard stuurboordroer gegeven.

Hierdoor werd op het laatste ogenblik nog bereikt dat de kotter niet dwars overvaren werd maar meer werd weggezet. Indien de tanker dwars over de kotter zou zijn gevaren dan waren de gevolgen wellicht nog ernstiger geweest.

Na de aanvaring kwam de kotter weer recht en dreef het schip weg van de tanker. Volgens het Vessel Monitoring System waarmee vissersschepen gevolgd worden stuurde de UK 268, kort voor de aanvaring, om 01.28 uur een koers van 326° en liep men een vaart van 7 knopen.

De tanker "Shinoussa" was op 9 augustus 2005, in ballast, onderweg van Ierland naar Teesport. Het schip volgde de Deep Water Route in een noordelijke koers. De tweede stuurman die tot 24.00 uur (GMT+1uur) de wacht op de brug had zag over bakboord een schip op een afstand van 6 mijl. Dit schip zou volgens het plot 2 kabels voor hem over gaan. De stuurman zag geen bijzondere verlichting op het

andere schip. Nadat het schip voor hem over was gelopen en circa 15° over stuurboord zat, ging het schip plotseling bakboorduit. Daarna zag hij het schip niet meer omdat het zicht door de hoge bak (schip in ballast) belemmerd werd. Zijn aflosser die omstreeks 00.10 uur op de brug kwam, nam niet direct de wacht over. Hij keek eerst op de radar en zag dat de "Shinoussa" een koers voorlag van 358°. Hij merkte ook de UK 268 op en zag met de kijker een groen licht. Ondanks dat hij de wacht nog niet had overgenomen, gaf hij bakboordroer en nam het vermogen van de machine terug. Volgens de course recorder is de "Shinoussa" doorgedraaid naar circa 320°. Daarna legde hij het roer weer in de midscheeps en toen, volgens hem, de UK 268 parallel met hen lag, gaf hij stuurboordroer. Hierna volgde de aanvaring. De kapitein werd geroepen en de tanker ging later rond naar een zuidelijke koers. De tanker liep door de aanvaring slechts lichte schade op. De UK 268 werd aangevaren door de bulb van de tanker. De mast van de UK 268 veroorzaakte geringe schade aan het bakboord relingwerk van de tanker.

### **Beschouwing**

#### *De aanvaring*

De "Shinoussa", onderweg naar Teesport, volgde de DW-route in een koers van 358°.

Gezien de positie van de aanvaring hield de tanker de stuurboordzijde van de route aan. De richting van de route is pal Noord. Ter hoogte van de positie van de aanvaring buigt de route af naar een NNO'lijke koers. De vaart van de "Shinoussa" bedroeg circa 12 knopen.

De UK 268 stuurde om 01.00 uur een koers van 090° en liep een vaart van 6,5 knoop.

Zowel de verklaring van de stuurman van de "Shinoussa" als die van de wachtsman van de UK 268 zijn zeer beknopt en de verklaringen van de wachtsman van de UK 268 zelfs zeer verwarrend. Hij verklaart de ene keer dat hij na 01.00 uur de tanker 2,5 mijl over stuurboord zag, waarbij het schip achterlijke dan dwars zat. In een andere verklaring zegt hij dat hij de tanker 25° over stuurboord zag op een afstand van 5 mijl. Volgens de schipper van de kotter was de wachtsman na de aanvaring zo erg aangeslagen dat hij de details niet meer voor zich kon halen. Hij weet nog wel dat hij vlak voor de aanvaring over bakboord is rondgegaan om de aanvaring nog te vermijden.

Terugrekenend vanaf de tijd (01.30 uur) en positie van de aanvaring komt de Raad tot de conclusie dat de wachtsman van de UK 268 om 01.00 uur de tanker circa 75° over stuurboordboeg had op een afstand van circa 7,5 mijl. De stuurman van de "Shinoussa" verklaart dat hij de UK 268 over bakboord waarnam op een afstand van 6 mijl. Dit moet dan ongeveer om 01.06 uur geweest zijn. Aan boord van de "Shinoussa" was dit om 00.06 uur.

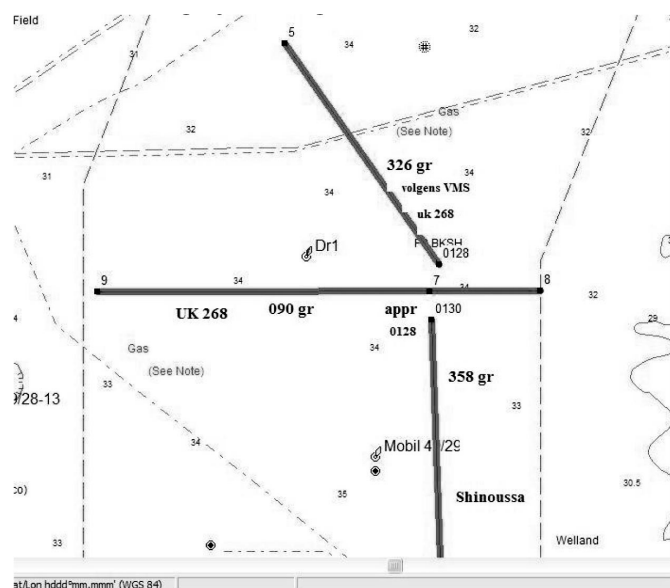
De aflosser van de stuurman was te laat en kwam pas op de brug om 00.10 uur. Volgens de stuurman die tot 24.00 uur de wacht had zou de UK 268 op circa 2 kabels voor hem langs gaan. Het andere schip voerde volgens de stuurman geen bijzondere verlichting. In dat geval zou het andere schip dus uitwijkplichtig zijn. De UK 268 is volgens de stuurman inderdaad voor hem overgegaan en toen het

## U 16

schip 15° over stuurboordboeg zat maakte de ander plotseling een draai over bakboord, naar de tanker toe. Omstreeks 00.10 uur was de aflosser van de stuurman op de brug gekomen.

Hij keek in de radar en zag dat de "Shinoussa" een koers van 358° voorlag. Hij merkte ook de UK 268 op en zag een groen licht. Volgens het VMS-System lag de UK 268 even voor de aanvaring, om 01.28 uur, een koers voor van 326° en liep de kotter een vaart van 7 knopen. Dit is ook het moment dat de aflosstuurman ging handelen. Op dat moment heeft hij nooit het groene boordlicht van de kotter kunnen zien en moet hij het groene vislicht daarvoor aangezien hebben. Door bakboordroer te geven en door te draaien naar circa 320° kwam de UK 268 parallel aan hen te leggen (volgens zijn verklaring). Daarna heeft hij stuurboordroer gegeven. Het is niet duidelijk waarom de stuurman op het laatst stuurboordroer gaf, waarschijnlijk om het achterschip vrij te varen van de kotter. Om 01.30 uur volgde de aanvaring (pos. 7).

Van de onderstaande situatieschets staan alleen de posities van de aanvaring (pos 7) en de positie van de UK 268 om 01.28 uur (VMS-System) vast. Ook de koers van de "Shinoussa" (358°) staat vast. Dit is te zien op de course recorder van de "Shinoussa". Gezien de plaats van de aanvaring zijn de aangenomen tracks van de UK 268 en De "Shinoussa" aannemelijk.



Volgens de wachtsman van de UK 268 brandden de groene vislichten wel degelijk, aan iedere kant van de mast een groen licht. Ook de schipper verklaart dat hij zelf de vislichten ontstoken had. De wachtsman is echter erg vaag over de witte lichten die onder de groene lichten moeten branden. De UK 268 heeft aan iedere kant van de mast een groen en een wit vislicht.

Deze set lichten wordt op het controlepaneel ontstoken door 1 schakelaar. Een controlelamp op het console geeft aan dat alle lichten branden. Volgens de schipper en de wachtsman was dit ook het geval.

Tegenover de KLPD verklaarde de wachtsman van de UK 268 dat hij rond is gegaan omdat hij vond dat hij te dicht bij de tanker kwam. Dit doe je niet als je al zover voor de ander overloopt, zoals de stuurman van de "Shinoussa" beweert.

#### *De conclusie van de Raad*

Als vissend vaartuig diende de UK 268, volgens Voorschrift 17 (a) (i) zijn koers en vaart te behouden. Volgens Voorschrift 17 (b) dient het schip dat koers en vaart moet houden maatregelen te nemen, die het beste kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring, indien men zich zo dicht bij de ander bevindt dat een aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden. De Raad is van oordeel dat de wachtsman van de UK 268 deze laatstgenoemde handeling heeft uitgevoerd. Zijn koersverandering naar bakboord is niet onlogisch omdat de "Shinoussa" op het laatst nog naar stuurboord zou kunnen komen. Ofschoon de wachtsman van de UK 268, naar het oordeel van de Raad, gehandeld heeft volgens de Voorschriften is de Raad wel van oordeel dat de wachtsman in een eerder stadium contact had moeten opnemen met de "Shinoussa" en ook de schipper had moeten waarschuwen.

De stuurman die aan boord van de "Shinoussa" de wacht had tot 24.00 uur (01.00 uur) heeft niet onderkend dat hij met een vissend vaartuig van doen had. In het geval dat de UK 268 inderdaad niet de volledige vislichten zou hebben gevoerd en voor een werktuiglijk voortbewogen vaartuig aangezien zou zijn, en dus uitwijkplichtig was, dan had de stuurman van de "Shinoussa" een passeerafstand van 2 kabels nooit mogen aanvaarden en in een vroegtijdig stadium contact moeten opnemen met de ander en om zijn intenties moeten verzoeken. Hij was er dan ook achter gekomen dat de ander vissende was.

Gezien de verklaring van de schipper dat de vislichten ontstoken waren en het feit dat men op de visserij deze lichten, tijdens de visweek, nooit uitschakelt, neemt de Raad aan dat de vislichten gebrand hebben. Ook het feit dat de aflosstuurman een groen licht zag terwijl men op dat moment nooit het groene boordlicht van de UK 268 kon zien, staft deze aanname van de Raad. Dat de UK 268 al flink aan stuurboord van de tanker zat en vlak voor de aanvaring over bakboord omdraaide, zoals de stuurman van de tanker verklaarde, is naar het oordeel van de Raad niet aannemelijk. Het rondgaan van een kotter met zijn vistuigen uit gaat zodanig traag dat de tanker dan allang gepasseerd zou moeten zijn.

De stuurman van de "Shinoussa" had moeten onderkennen dat de UK 268 vissende was en had volgens Voorschrift 18 (iii) uit moeten wijken. Hij had deze handeling

## U 16

ruim en bijtijds moeten uitvoeren. De Raad is van oordeel dat de stuurman van de 20-24 uur wacht schuld heeft aan de aanvaring. Hij is degene die het schip in deze netelige positie gebracht heeft.

### *De schipper van de UK 268*

De Raad kan niet vaststellen of er een oorzakelijk verband bestaat tussen het beleid van de schipper ten aanzien van de wachtindeling met een, voor de Nederlandse wetgeving, onbevoegde wachtsman, en de aanvaring.

Dit wil niet zeggen dat de Raad het eens is met het beleid van de schipper.

De Raad is van oordeel dat, ofschoon het niet verboden is, het vissen in een aanbevolen route en voor diepstekende schepen de enige route, extra alertheid en gedegen kennis vereist van degene die de wacht op de brug heeft.

Een schipper dient zich vooral te bekommeren om de veiligheid van schip,

opvarenden en anderen. Een veilige brugwacht is daarvoor een eerste vereiste.

Bekendmaking aan de Zeevisvaart 61/1989 schrijft voor dat een schipper er voor moet zorgen dat de wachtindeling op zee zo geregeld is dat een veilige brugwacht kan worden gehouden. Geldige bevoegdheden zijn de eerste vereisten hiervoor.

Hij dient er tevens zorg voor te dragen dat zijn schip voldoet aan de eisen die gesteld worden in het "Safe Manning Document" en de brug door personen met deze kwalificaties bemand wordt. Dat is in dit geval niet gebeurd. De aanvaring is echter niet daardoor veroorzaakt.

Aan boord van de UK 268 moeten volgens het "Safe Manning Document" 6 personen aan boord zijn, te weten; een schipper met een SW5 diploma, 2 opvarenden met een SW6 diploma, 2 gezellen met ogen- en oren keuringspapieren en 1 gezet. Allen dienen in het bezit te zijn geldige medische keuringspapieren. De wetgeving is gemaakt om de bekwaamheid van de bemanning die de brug bemand te waarborgen.

Matroos Mandziuk die de wacht op de brug waarnam is slechts in het bezit van enkele Poolse certificaten. Eén van deze certificaten is het certificaat "Able Seaman". Volgens de Poolse autoriteiten geeft dit certificaat recht om;

- Op ieder vissersvaartuig als visserman te varen.
- Schipper te zijn op een vissersvaartuig tot 15 meter en een vermogen tot 200 Kw.
- Stuurman van de wacht op een vissersvaartuig in "near coastal waters".
- Het certificaat is een non-STCW certificaat.

Zoals de Raad in uitspraak 3/2005 al heeft weergegeven, en nog steeds geldend, is een systematiek van wederzijdse erkenning betreffende zeevisvaartbevoegdheden nog niet van kracht, anders dan de mogelijkheid om door middel van een EG-verklaring een vergelijkend onderzoek plaats te laten vinden. Omdat de zeevisvaart geen onderdeel uitmaakt van het STCW-95 verdrag is het niet mogelijk om internationaal visvaartbevoegdheden te vergelijken.

Het vergelijk dient plaats te vinden op niveau van onderwijs en in de Nederlandse Zeevisvaart Bemanningswetgeving zijn bovengenoemde kleine schepen en beperkingen in vaargebied niet opgenomen.

Volgens IVW/divisie Scheepvaart/afd. visserij is men bezig met een overgangs-

regeling die loopt tot 1 oktober 2007 om alle zeevissers van een vaarbevoegdheid te voorzien. Wanneer een vaarbevoegdheid voor een bemanningslid met een andere nationaliteit wordt aangevraagd kan, aan de hand van die buitenlandse diploma's, bezien worden of de betrokken persoon een Nederlandse erkenning voor een buitenlandse bevoegdheid kan krijgen.

Uitspraak 3/2005, waarin het varen met onbevoegde buitenlandse bemanningsleden uitgebreid aan de orde kwam, werd in mei 2005 gepubliceerd en het bovenstaande had dus bij de schipper van de UK 268, ten tijde van het ongeval, bekend kunnen zijn. Ook hier was een Poolse wachtsman betrokken bij een aanvaring en ook hier was de wachtsman niet bevoegd volgens de Nederlandse regelgeving. Op de openbare zitting van de Raad verklaarde de schipper dat hij over het algemeen de uitspraken wel leest maar uitspraak 3/2005 niet onder ogen heeft gehad.

In november 2001 heeft de heer C. Kleijn, account manager IVW-Visserij, de gang van zaken ten aanzien van buitenlandse bemanningsleden onder de aandacht gebracht van twee recruiteringsbureau's te weten; Sanpol Poland en het bureau Weij. Hierin wordt onder andere vermeld dat voor iedere buitenlandse gediplomeerde een ontheffing bij IVW moet worden aangevraagd. Een overeenkomst met Polen over opleidingen en diploma's ligt wel in het verschiep maar het is nog onduidelijk wanneer die zijn beslag zal krijgen. Dit houdt in dat, zolang er geen overeenkomst met Polen gesloten is, individuele dispensaties bij IVW aangevraagd dienen te worden. De schipper verklaarde tijdens de zitting dat hij in het begin zijn personeel betrok van bureau Weij maar later zelf een contract met zijn Poolse bemanningsleden sloot. Van het genoemde bureau had hij nooit iets over het gestelde in de brief van de heer Kleijn vernomen.

De schipper vaart sinds enkele jaren met een aantal Poolse bemanningsleden. Meestal twee Nederlanders, de schipper en zijn broer, en vier Polen.

Gedurende die tijd werd de kotter een aantal keren bezocht door medewerkers van IVW/DS afd. Visserij en ambtenaren van de KLPD. Al deze mensen zijn experts wat betreft de visserij en aanverwante zaken.

Aan boord van de kotter moesten ten minste drie visserijdiploma's zijn.

Het bevreemdt de Raad dat bij het aantreffen van twee Nederlanders (de schipper en zijn broer) geen van deze experts zich afgevraagd heeft wie van de Polen verantwoordelijk was voor het derde diploma.

Na de aanvaring heeft justitie wel ingegrepen en werd de schipper een boete opgelegd.

Zowel op de koopvaardij als in de visserij neemt het aantal buitenlandse bemanningsleden toe. Op de koopvaardij zijn hierover duidelijke richtlijnen, voorschriften en afspraken.

De Raad beveelt de bevoegde instantie aan dit ook voor de visserij op korte termijn te verwezenlijken en de doelgroep hierover duidelijk voor te lichten.

Publicatie in vakliteratuur is hiervoor een van de middelen.

De koopvaardij bestaat over het algemeen uit een aantal grote rederijen, de visserij uit een groot aantal reders.

Omdat een aantal reders in de visserij de vakliteratuur niet altijd op de voet volgt zou een schrijven aan alle reders een goede optie zijn. Hiervoor is natuurlijk ook een

## U 16

taak weggelegd voor de overkoepelende organisaties in de visserijsector zelf. In overleg met IVW/DS moet een goede communicatie met alle reders in de visserij mogelijk zijn.

### **Beslissing**

Gezien het bovenstaande is de Raad van oordeel dat de betrokkene, schipper A. Romkes, geboren 3 juli 1978 te Urk, geen schuld heeft aan de aanvaring en daarom een tuchtrechtelijke maatregel te zijnen aanzien niet aan de orde is.

Ook matroos A. Mandziuk, geboren 2 oktober 1952 te Gdynia, heeft geen schuld aan de ramp.

Voor de matroos, die geen Nederlandse vaarbevoegdheid of een Nederlandse erkenning van zijn diploma bezit, zou een disciplinaire maatregel overigens niet kunnen worden opgelegd.

### **Aanbeveling**

- De Raad beveelt de bevoegde instantie aan de vaarbevoegdheden in de visserij zo snel mogelijk verplicht te stellen en duidelijkheid te scheppen in het erkennen van bepaalde buitenlandse diploma's en certificaten.
- Communicatie met de reders in de visserij, in overleg met de overkoepelende organisaties, op dit punt te verbeteren.
- Uitgebreide informatie te verzorgen middels vakliteratuur.
- Controles aan boord van de vissersschepen, in overleg met de KLPD, te verbeteren.

Aldus gedaan door , mr. U.W. Bentinck voorzitter, R.M. Heezius, J.F. Jongbloed, J. van Urk, F. Karmelk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads plaatsvervangend secretaris C.J.R. Eijsbouts, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 2 juni 2006.

U.W. Bentinck, voorzitter  
C.J.R. Eijsbouts, plaatsvervangend secretaris

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet:  
[www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart.