

Nr. 6

UITSpraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring op 5 mei 2004 van het Nederlandse vissersvaartuig "Cornelis Trijntje" UK 135, varende op de Noordzee met het ten anker liggende Nederlandse vrachtschip "Soli Deo Gloria".

Betrokkenen: schipper Harmen Pasterkamp
wachtsman Hendricus Pasterkamp

Op 5 mei 2004 is het Nederlandse vissersvaartuig "Cornelis Trijntje" UK 135, varende op de Noordzee, in aanvaring gekomen met het ten anker liggende Nederlandse vrachtschip "Soli Deo Gloria".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 12 juli 2004 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 "Cornelis Trijntje" UK 135, Harmen Pasterkamp, wonende te Emmeloord en/of van de wachtsman van het Nederlandse vissersvaartuig "Cornelis Trijntje" UK 135, Hendricus Pasterkamp, wonende te Urk.

1. Gang van het gehouden onderzoek

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig "Cornelis Trijntje" UK 135;
2. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vrachtschip "Soli Deo Gloria";
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper Harmen Pasterkamp;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van wachtsman Hendricus Pasterkamp;
5. een kopie van het Inspection Report d.d. 5 mei 2004;
6. een brief d.d. 14 juni 2004 van de Secretaris Noordzee D.M. Mens van het Openbaar Ministerie Functioneel Parket, Stafbureau Officier van Justitie Zeezaken aan R. Simons van Inspectie Verkeer en Waterstaat, Afdeling Handhaving, met bijlage proces-verbaal van de KLPD nummer 2004011606-1.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 10 februari 2006.

U 6

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E. van Leeuwen.

Getuige, kapitein van het Nederlandse vrachtschip "Soli Deo Gloria" H.J. Lilipaly, hoewel behoorlijk opgeroepen, is niet ter zitting verschenen.

De Raad hoorde schipper Harmen Pasterkamp en wachtsman Hendricus Pasterkamp van het Nederlandse vissersvaartuig "Cornelis Trijntje" UK 135, beiden als betrokkene.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 12 juli 2004 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hen de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren, hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Cornelis Trijntje" UK 135 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan V.O.F. S. Pasterkamp & Zn., te Urk. Het schip is in 2001 gebouwd, is 27 meter lang, meet bruto 200 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 367 kW. Het schip is uitgerust met GMDSS, driemaal VHF, gyrokompas, twee radars, autopilot en Satcom C. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit vier personen. De diepgang bedroeg voor 3,20 meter en achter 3,20 meter. De lading bestond uit vis.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper H. Pasterkamp:

Ik vaar vanaf 1986, en sinds 2001 als zetschipper. Ik ben in het bezit van de diploma's SW VI, radarwaarnemer en Marcom A sinds 1996.

Op de visreis waarbij de aanvaring gebeurde, was ik de schipper als vervanger van mijn broer Cees Pasterkamp. Op het moment van de aanvaring lag ik te kooi. Om 01.00 uur had ik de wacht overgegeven aan Klaas Willem Foppe, hij zou de wacht weer overgeven aan Hendricus Pasterkamp.

We waren varende naar het visbestek, toen met zo'n 7 mijl. Ik werd wakker van een klap van staal op staal en ben meteen naar boven gerend en zag vanuit de stuurhutramen een achterschip. Hendricus was bezig met de reguleur aan de bakboordzijde. Ik ben naar hem toe gelopen en daarna direct naar de stuurboordzijde om de reguleur neutraal te zetten, dat wil zeggen pitch nul. Hendricus heeft volgens mij koers toen gewijzigd stuurboorduit. We raakten het andere schip toen nog een keer. Ik heb het andere schip direct opgeroepen op kanaal 16, maar ik kreeg geen contact. De andere VHF stond op kanaal 83 en daar hoorde ik het andere schip met de kustwacht praten, het was de "Soli Deo Gloria". Die naam had Hendricus

gezien en zo heb ik ook het andere schip opgeroepen. Ik hoorde de kustwacht zeggen: "Ik weet niet of de UK 135 ook meeluistert". Toen heb ik met de kustwacht contact opgenomen. Ik heb later aan de kustwacht gemeld, dat onze schade meeviel en dat de bulb geen schade had. Alleen het puntje van de bak was ingezet en iets opgescheurd. Ik heb verder nog geprobeerd op kanaal 16 de "Soli Deo Gloria" op te roepen, maar kreeg geen antwoord. Op kanaal 61 kon ik later nog wel volgen hoe zij naar binnen ging en assistentie kreeg. Wij hebben de visweek voortgezet. Opmerking: Ik vind het vreemd dat de "Soli Deo Gloria" geen contact wilde opnemen. Want ik wilde weten of er gewonden waren of veel schade.

Wachtsman H. Pasterkamp:

Ik vaar al negen jaar op vissersschepen, met name de UK 135, eerst op het oude schip en sinds drie jaar op de nieuwe UK 135. Ik ben in het bezit van het diploma SW V, radarwaarnemer, Marcom A, behaald voordat ik ben gaan varen. Op het moment van de aanvaring had ik de wacht op de brug, ik had om 03.30 uur op 5 mei de wacht overgenomen, er waren geen bijzonderheden. We vissen 's nachts niet omdat er dan niets te vangen is. We waren dus met een kalm gangetje, ongeveer 4 mijl, op weg naar ons visbestek, toen nog ongeveer 6 mijl noordwestelijk van ons. Beide radars stonden bij, de grote radar stond op 12 mijl. De kleine radar gebruik ik eigenlijk niet. De VHF's stonden op kanaal 16 en op een visserijkanaal. Er stond een behoorlijke zeegang, de wind was zuid, zuidwestelijk zo'n 5 Beaufort. Het zicht was redelijk goed tot matig. Ik heb de schepen die in het ankergebied lagen gezien op de radar. Ik dacht dat met onze koers en snelheid, we hier net vrij van bleven, maar heb toch ongeveer 20° bakboorduit gegeven. Daarna heb ik niet meer op de radar gekeken. Ik ben gaan lezen. Toen we ongeveer 40 meter van het andere schip waren, zag ik deze. Ik heb geprobeerd met de reguleur aan de bakboordzijde achteruit te slaan, maar deze stond niet bij. Meteen daarop raakten we het andere schip. Kort daarop kwam Harm de schipper naar boven, hij nam het over en na ongeveer de derde zet, lukte het hem om vrij te varen. Ik heb niets over de VHF gehoord, geen lichtseinen en geluidsein gezien of gehoord. Harm de schipper heeft op kanaal 16 geprobeerd contact met het andere schip op te nemen, dit lukte niet. Een paar minuten later hoorden we hem de kustwacht oproepen, met de melding dat hij aangevaren was door een vissersschip de UK 135. Wij hebben ons toen ook gemeld bij de kustwacht toen hij uitgepraat was. Het gesprek liep verder via de kustwacht, wij hebben verder geen direct contact gemaakt met het andere schip.

Aan de KLPD hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper H. Pasterkamp:

Ik ben schipper aan boord van de UK 135. Deze week vaar ik als schipper in plaats van mijn broer. Ik ben vaste reserveschipper. Normaal vaar ik hier als machinist. Ik heb visserijschool gehad en daar het diploma SW VI gehaald. Op dit moment zit ik op de zaterdagcursus voor SW V. Ik heb mijn vaarbevoegdheid voor dit schip. Ik heb ook mijn diploma radarwaarnemer. Ook heb ik Marcom A. Ik vaar sinds 1986 op

U 6

vissersvaartuigen. Ik heb altijd gevaren op de UK 145 en UK 135, schepen van de familie. Sinds drie jaar vaar ik nu hier op de UK 135. Afgelopen nacht waren wij aan het varen. 's Nachts vissen wij namelijk niet. Overdag vis ik in span met de UK 145. Ik ging rond 01.00 uur naar bed. Klaas Willem Foppe loste mij af op de brug en liep de wacht. Wij voeren toen nabij Hoek van Holland, noord van de Eurogeul. Ik heb dat drukke gebied eerst zelf overgestoken. Ik had een lijn in de plotter gezet die Foppe en later Hendricus moesten volgen. De lijn liep in noordelijke richting naar de IJ-geul. Deze lijn liep naar boven de IJ-geul, ongeveer in de richting van 330°. Daar boven de IJ-geul lag ons visgebied voor vandaag en de bedoeling is dan dat de wachtmensen 's nachts die lijn volgen naar het nieuwe visgebied. Ik heb die lijnen nog in de plotter staan en kan u die straks laten zien. Omstreeks 03.30 uur heeft Hendricus de wacht overgenomen van Foppe. Voordat ik naar bed ging, heb ik het wachtalarm aangezet. De sleutel laat ik in goed vertrouwen erin en de wachtmensen kunnen die dus zelf uitzetten. Omstreeks 04.30 uur schrok ik wakker van een harde klap. Ik ben toen naar boven gerend, zo goed als het kon. Toen ik op de brug kwam, zag ik recht vooruit een groot schip. Ik keek toen tegen de brug van dat schip. Ik zag dat Hendricus achter de gashendels aan stuurboord stond. Eerder op de avond had ik tegen de wachtmensen gezegd dat zij met een snelheid van 7 tot 8 knopen tot aan het visbestek konden varen en daar dan konden gaan liggen drijven. Er stond een zuidelijke wind, 5 à 6 Bft. en er liep een vloedstroom van ongeveer 1,5 knopen in noordelijke richting. Wij waren vlak bij het visbestek en van enige haast was geen sprake. Ik heb Hendricus na de aanvaring hierover aangesproken en hem gevraagd hoe die aanvaring kon plaatsvinden. Ik kreeg toen een warrig verhaal. Hij zei tegen mij dat hij alles had gedaan om een aanvaring te voorkomen. Hendricus heeft SW V en zodoende een hogere vaarbevoegdheid dan mij.

Wachtsman H. Pasterkamp:

Ik vaar als matroos aan boord van de UK 135. Ik heb als vooropleiding MAVO en daarna ben ik naar de visserijschool gegaan. Ik heb het diploma SW V gehaald, tevens Marcom A, radarwaarnemer en mijn groot vaarbewijs. Ik vaar nu ongeveer negen jaar in de visserij. Bijna al die tijd aan boord van dit schip. Ik loop ook zelfstandig de wacht op de brug. Vanmorgen, omstreeks 03.30 uur, kwam ik op wacht en nam het over van Klaas Willem Foppe. Er stond al een lijntje in de plotter dat ik moest volgen om zodoende op ons visbestek te komen ten noorden van de IJ-geul. De richting van dat lijntje was ongeveer 330°. Vanaf het moment dat ik op wacht kwam, liep ik een snelheid van 4 tot 5 knopen. De wind was zuidwest, ongeveer kracht 5 Bft., misschien wel 6 Bft. De stroom liep noord, ongeveer 1,5 mijl. Ik had één zeeradar op een bereik van 12 mijl staan. De kleine zeeradar stond ook bij, maar die vertrouw ik niet en die gebruik ik ook niet. Die gebruiken we eigenlijk alleen om de afstand tussen beide schepen te peilen als we in span vissen. Tijdens mijn wacht heb ik zitten lezen, eerst de krant en later heb ik er een boek bij gepakt. Op een bepaald moment spotte ik op 4 tot 5 mijl een echo op de radar. Die echo

bleef in dezelfde positie. Op ongeveer 2 tot 2,5 mijl afstand van die echo heb ik een roercorrectie gegeven naar bakboord. Dat was dan namelijk de kortste route om naar het visgebied te komen. Ik voer toen nog steeds 4 tot 5 knopen. Ik zag dat schip later visueel en zag dat deze voor anker lag aan de hand van zijn verlichting. Ik heb niet meer op mijn radarbeeld gekeken nadien. Ik ging ervan uit dat ik voldoende roercorrectie had gegeven om het schip bovenlangs die ankerligger vrij te varen. Hierna heb ik mijn boek opgepakt en ben ik verder gaan lezen, er vanuit gaande dat ik die ankerligger mis zou peilen.

Op ongeveer 50 meter afstand tot die ankerligger zag ik plotseling dat het helemaal fout ging. We lagen namelijk bijna kop op kop. Ik rende naar de reguleur aan stuurboord en trok hem volle kracht achteruit om de snelheid uit het schip te halen. Ik merkte echter dat dit niet werkte. Het bleek dat de bediening namelijk op de bakboordreguleurs stond ingesteld. Mijn voorganger had dat zo ingesteld maar dat had ik niet gecontroleerd toen ik op wacht kwam. Ik drukte vervolgens op de "command" zodat de reguleur in werking komt. Ik zag toen dat het nog niet werkte en deed die procedure nog eens.

Vervolgens liep onze kop tegen het bakboordsvoorschip van die blauwe coaster. Even daarna stond schipper Harmen naast me en haalde de voortstuwung van het schip af. Wij dreven aan bakboordszijde langs die coaster naar achteren en raakten hem nog twee keer licht.

Vervolgens heeft de schipper dat schip op kanaal 16 tot twee keer toe opgeroepen. We kregen geen antwoord. Het wachalarm stond aan maar de resetknop drukte ik eigenlijk steeds al lezend en automatisch uit zonder verder rond te kijken. Ik ben mij ervan bewust welke fouten ik heb gemaakt door het lezen van dat boek.

Kapitein H.J. Lilipaly:

Ik ben de kapitein van het motorschip "Soli Deo Gloria". Ik heb een Marof-opleiding gevolgd en heb in 2003 het diploma gehaald. Ik had toen al mijn SWK. Mijn vaarbevoegdheid is kapitein tot 3000 gt, HWTK tot 3000 kW. Ik ben tevens in het bezit van het algemeen certificaat radiotelefonie (Marcom A) en het diploma radarnavigator. Ik vaar al sinds de nieuwbouw van dit schip, in 1997, hier aan boord. Eerst als Marof, later als stuurman en sinds 25 juni 2001 ben ik hier kapitein. Vanmorgen, 5 mei 2004, rond 04.00 uur, ben ik wakker gemaakt door de tweede stuurman. De planning was dat wij rond 05.00 uur op 1 mijl ten zuiden van de IJ-raconboei zouden zijn om de loods op te pikken om IJmuiden aan te lopen. Het schip was leeg en in ballast. De diepgang was achter drie meter en voor weet ik niet meer. Ik heb toen de wacht overgenomen van de tweede stuurman. De eerste stuurman, Schinkelshoek, heb ik wakker laten maken om de machinekamer gereed te maken voor vertrek. De tweede stuurman heb ik toen naar de bak gestuurd om samen met de twee matrozen het anker te gaan hieuwen. Nadat de machinekamer gereed was gemaakt, werd de bediening overgegeven naar de brug en heb ik de bediening gecontroleerd. Tevens heb ik de boegschroef opgestart en alles werkte naar behoren. Op dat moment was het nog donker en wij voeren de voorgeschreven ankerverlichting, een rondom wit licht voorop en een rondom wit licht achter. Tevens brandde de dekverlichting. Ik denk dat we toen in de richting van ongeveer 160° lagen in de positie van 52.32,6 N – 004.21,6 O. De stroming was noordelijk. De

U 6

wind was zuid, ongeveer 3 Bft. Ik had twee marifoons aan staan, één op kanaal 7 voor communicatie met het IJmuiden Traffic Center en één op kanaal 17 voor communicatie onderling hier aan boord. Ik had twee radars aan staan, een zeeradar op 6 mijl bereik en een rivierradar op 8 kilometer bereik. Ik kan mij niet herinneren of de eerste stuurman na het opstarten van de machinekamer naar de brug is gekomen. Later heb ik hem wel op de brug gezien want ik heb nog met hem gepraat. Ongeveer 04.15 uur zijn we begonnen met het hieuwen van het anker. Bij het begin van het hieuwen van het anker zag ik, samen met de eerste stuurman, dat er aan bakboord een schip aan kwam. Ik zag dat het een w.v.s. (werktuigelijk voortbewogen schip) was, kleiner dan 60 meter want hij had maar één toplicht. Ik zag ook alleen zijn groene stuurboordlicht. Ik had de indruk dat dat schip aan het dobberen was en door de stroming meegenomen werd. Ik heb dat vaartuig ook op de radar geobserveerd. Ik heb hem niet geplot. Ik zag aan de trail van het contact op de radar dat dat schip weinig vaart liep, maar ik zag wel dat hij in onze richting kwam, op een aanvaringskoers. Ik ben dat vaartuig op de radar en visueel blijven volgen. Ik heb toen via de marifoon een oproep gedaan naar dat schip. Ik weet niet meer welke marifoon ik daarvoor gebruikte. Dat kan dus op kanaal 17 of 7 zijn geweest. Ik weet niet meer of ik ook op kanaal 16 opgeroepen heb. Ik kreeg geen antwoord. Toen dat schip tot ongeveer 200 meter was genaderd, heb ik met de schijnwerper op dat schip geschenen om aandacht te trekken. De eerste stuurman heeft op dat moment signalen gegeven met de scheepshoorn. Ik heb tevens tegen de tweede stuurman op de bak gezegd dat hij met zijn zaklamp moest schijnen naar dat schip om aandacht te trekken. Toen dat schip tot ongeveer 100 meter was genaderd zag ik dat het een vissersschip was. Omstreeks 04.25 uur raakte dat vissersvaartuig ons aan de bakboordvoorzijde, ter hoogte van het anker. Het stuurboordanker lag toen nog op de grond en we hadden nog vier shackels uitstaan.

Vlak voor de aanvaring heb ik de motor nog op achteruit gezet maar dat had geen effect omdat we nog strak in het anker lagen. Ik heb op dat moment ook contact gehad met IJmuiden Traffic Center om te zeggen dat we op dat moment door een vissersvaartuig werden aangevaren. Toen dat vissersvaartuig ons had geraakt zag ik dat hij schurend en botsend langs onze bakboordzijde naar achteren dreef en ter hoogte van de brug los kwam. Doordat onze dekverlichting in de brug van dat vissersvaartuig scheen kon ik daar redelijk goed in kijken. Ik zag toen dat daar niemand stond. Ik heb zelf geen naam of nummer van dat vissersvaartuig gelezen. Ik ben namelijk direct begonnen met de communicatie.

Ik werd door IJmuiden Traffic Center verwezen naar Den Helder Rescue. Daar heb ik toen via marifoonkanaal 16 contact mee opgenomen. Daarna moest ik met Den Helder Rescue verder op kanaal 83.

De eerste stuurman deelde mij mede dat dat vissersvaartuig de UK 135 was, genaamd "Cornelis Trijntje". Ik heb die gegevens doorgegeven aan Den Helder Rescue. Zij probeerden toen ook contact met dat vaartuig te krijgen maar ik heb niet gehoord of dat later nog gelukt is. Ik zag dat de UK 135 niet vissende was, hij had geen vistuigen buiten boord. Ik heb toen eerst laten controleren of hier aan boord niemand gewond was. Dat bleek gelukkig niet het geval. Verder heb ik de schade laten opnemen. In eerste instantie bleek er geen lekkage te zijn. IJmuiden Traffic Center vroeg nog of wij assistentie nodig hadden maar ik heb doorgegeven dat dat niet nodig was. Vervolgens zijn wij verder gegaan met het anker hieuwen en zijn

toen opgestoomd naar het loodsstation. Toen wij later de loods aan boord hadden, zag ik dat het schip ongeveer 5° slagzij naar bakboord maakte. De eerste stuurman heeft hierop peilingen in de ballasttanks gedaan. Hierbij zag hij dat in tank 7 19 centimeter water stond, terwijl die tank eerder, voor anker liggend, leeg was. Hieruit maakte ik op dat we lekkage hadden in tank 7. Op advies van de loods hebben we het schip weer recht getrimd door te ballasten in de dubbele bodem aan stuurboord. Vervolgens zijn wij IJmuiden binnengelopen en zijn we afgemeerd bij de BUKA 3 over stuurboord, zodat we onze bakboordzijde vrij hielden om de schade op te nemen. Ik heb toen ook ons kantoor gebeld. Voor de kant liggende ben ik zelf naar de schade gaan kijken. Ik zag toen in de bak de omgekrulde spanten. Tevens zag ik dat het anker was geraakt en direct hierachter een deuk van twee of drie meter. Verder heb ik boven water geen schade kunnen ontdekken. Later zijn we verhaald naar de Vissershaven en hebben duikers het onderwaterschip geïnspecteerd. Ik hoorde zojuist van de duikleider dat we onder water, ter hoogte van tank 9, een gat in de romp hebben. Ik weet nog niet hoe groot dat gat is. Wij zullen op korte termijn in dok gaan om de schade te repareren.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper H. Pasterkamp:

Op uw vraag of ik nog wat meer weet te zeggen over de reactie van Hendricus direct na het voorval antwoord ik dat hij vertelde dat hij een boek zat te lezen. Ik zag ook een boek liggen. Om het wachalarm uit te zetten moet je uit de stoel komen. Het alarm stond op een kwartier, wat in de praktijk neerkomt op een alarm elke 17 minuten. Ik ben er een voorstander van dat er verplichtingen komen om ook andere middelen te gaan gebruiken, temeer daar er ook op andere schepen wel ongelukken gebeuren met het wachalarm. Het licht op de brug was aan toen ik bovenkwam. Ik vond dat het uitluisteren van kanaal 16 en de kustwacht voldoende was. Onze radar is een goede radar en wij hebben goed uitzicht vanaf de brug. Het overnemen van de regulatoren met de *command* knop werkt alleen als de toeren en de pitch gelijk staan met de op dat moment operationele regulator. Je kan de instelling overigens wel op een schermje aflezen. Als het licht op de brug aan is, dan is het aflezen van dat schermje wel iets moeilijker. Toen ik boven kwam, nam ik het roer over. Ik weet niet zeker hoe het roer toen stond, maar ik denk aan bakboord. Het kaartje dat de voorzitter laat zien is naar ik meen een kopie van de foto die gemaakt werd van onze plotter. Althans, er is wel een foto van de kaart op onze plotter gemaakt en het kaartje dat u ons laat zien lijkt daar wel erg op. Naar mijn mening is het toch zo dat de "Soli Deo Gloria" aan het hieuwen was, waardoor het niet stilgelegd heeft voorafgaand aan het ongeval.

Wachtsman H. Pasterkamp:

Als er in het rapport van de KLPD staat dat ik aan de stuurboordregulator stond ten tijde van het ongeval, dan is dat een vergissing. Ik stond aan de bakboordzijde. Ik zag de "Soli Deo Gloria" op de radar min of meer direct bij het op de wacht komen en ben toen ongeveer 20° bakboorduit gegaan. Als u mij voorhoudt dat ik in mijn verklaring voor de KPLD iets anders gezegd heb over het tijdstip waarop ik de "Soli Deo Gloria" op de radar waarnam, dan weet ik niet goed hoe dat komt. Ik heb die verklaring ook pas deze week toegestuurd gekregen. Signalen van de "Soli Deo Gloria" heb ik niet gehoord en ik sliep ook niet. Op uw vraag of wij niet toch harder dan 4 à 5 knopen voeren, moet ik aan de hand van de radargegevens inderdaad ook constateren dat onze snelheid toch hoger gelegen moet hebben. Anderzijds zou je bij een hogere snelheid ook een veel ernstiger aanvaring gehad hebben dan we hadden. Het boek dat ik las was een boek over het groot vaarbewijs. Dat deed ik bij het licht van de drie spots die in de stuurhut in het plafond zitten. Hoe het kan dat men bij de "Soli Deo Gloria" niemand bij ons op de brug zag, weet ik niet.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 5 mei 2004 omstreeks half vijf 's morgens kwam het vissersvaartuig "Cornelis Trijntje", UK 135, op de Noordzee, in aanvaring met de ten anker liggende vrachtaarder "Soli Deo Gloria".

De weersomstandigheden waren goed. Het zicht was voldoende om tijdig een ander schip te kunnen waarnemen. De UK 135 voer met een snelheid van 7 knopen en was onderweg naar de visgronden om daar bij daglicht aan te komen. Er waren twee radars in gebruik, waarvan één ingesteld op een bereik van 12 mijl. Eén VHF stond op kanaal 16. Deze nacht was van één tot half vier de eerste wacht, daarna de tweede. Op het moment van de aanvaring was de betreffende wachtsman pas een uur op wacht. De "Soli Deo Gloria" lag ten anker. Het schip voer de voorgeschreven verlichting en de dekverlichting stond bij. De brug was bemand en er waren mensen op de bak in verband met ankerwerkzaamheden.

Uit de verklaringen blijkt dat de wachtsman van de UK 135 geen uitkijk hield. De wachtsman verklaarde dat hij aan het lezen was en het wachtalarm steeds uitdrukte zonder te kijken. De vaart van 4 à 5 knopen die hij dacht te lopen komt niet overeen met de geregistreerde vaart van 7 knopen. Bij de heersende zuidelijke wind en noord gaande stroom kon de gewenste grondkoers niet gehandhaafd worden zonder te corrigeren. De wachtsman voerde geen correcties uit. Hij had ook niet in de gaten dat hij recht op de "Soli Deo Gloria" afstoomde. Dit alles duidt op een zeer onveilige navigatie. Uit de radarbeelden van het kustwachtcentrum blijkt dat er de laatste veertig minuten, over een afstand van 4,8 mijl, geen koers- en of vaartwijziging heeft plaatsgevonden. Toen de wachtsman kort voor de aanvaring de situatie overzag was hij niet in staat de aanvaring te voorkomen. Doordat hij zichzelf niet op de hoogte had gesteld van de motorbediening, kon hij vlak voor de aanvaring

niet de vaart uit het schip nemen. Hij probeerde dit met de reguleur die niet in werking was.

De kapitein van de "Soli Deo Gloria" valt weinig te verwijten. Hij zag de UK 135 op aanvaringskoers op hem af komen en probeerde nog contact te maken met licht en geluidssignalen. Enkel het aanroepen op VHF kanaal 16 bleef uit. De onwerkelijke situatie van een kotter die langzaam afstoomt op een ten anker liggend zeeschip, zal bijgedragen hebben aan het onvoldoende gebruiken van de VHF.

De schipper van de UK 135 heeft niets kunnen doen om de aanvaring te voorkomen. Hij moet er op kunnen vertrouwen dat een bevoegd wachtsman op een juiste manier wachtloopt.

De schipper acht ik dan ook niet schuldig. Gezien het voorgaande concludeer ik dat alleen de wachtsman schuldig is aan deze aanvaring. Hij heeft de wacht gelopen op een manier die geheel in strijd is met de gebruiken van goed zeemanschap en de regels op dit punt zoals neergelegd in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. Hierdoor heeft hij het schip en de opvarenden ernstig in gevaar gebracht. Ik stel de Raad voor de bevoegdheid van de wachtsman te ontnemen voor een periode van drie weken.

5. *Het oordeel van de Raad*

Toedracht

De "Cornelis Trijntje" UK 135 had overdag in span gevestigd met de UK 145 zuid van de Europeul. 's Nachts werd er niet gevestigd en in de avond van 4 mei 2004 was de UK 135 met een matige vaart gaan opstomen om de noord naar het visgebied voor de volgende dag dat ten noorden van de IJ-geul lag. De schipper had zelf de Europeul gekruist en werd omstreeks 01.00 uur op 5 mei 2004 afgelost door een wachtsman. Hij had een lijntje in de plotter gezet naar het nieuwe visgebied en de bedoeling was dat de wachtslieden dit lijntje volgden. Ook had hij het wachalarm aangezet, de sleutel had hij er in goed vertrouwen in laten zitten. De wachtslieden had hij 's avonds gezegd dat ze met een snelheid van 7 à 8 knopen tot het visbestek konden varen en daar gaan liggen drijven. Het was die nacht goed weer, wind zuid tot zuidwest kracht 4 à 5 Bft. Het zicht was redelijk goed tot matig.

De schipper voer normaal als machinist aan boord, hij was vaste invalschipper, wat deze week het geval was. Hij bezit het SW VI diploma, Marcom A en het diploma radarwaarnemer. Hij voer sinds 1986 in de visserij op de schepen van de familie en sinds drie jaar op de UK 135.

De wachtsman die om ongeveer 03.30 uur op post was gekomen heeft een SW V diploma, Marcom A, radarwaarnemer en studeerde voor zijn groot vaarbewijs. Hij voer ongeveer negen jaar op de visserij, meestentijds aan boord van de UK 135. Hij volgde het lijntje in de plotter, circa 330° met een vaart dacht hij van 4 à 5 knopen. De zeeradar stond op 12 mijl bereik. De andere radar stond ook bij, maar die vertrouwde hij niet zo. Deze werd voornamelijk gebruikt bij het spanvissen om de afstand tot het andere vissersvaartuig te bepalen. Hij wist dat de stroom ongeveer

U 6

1½ mijl om de noord stond. De VHF stond bij op kanaal 16 en kanaal 83. Hij verklaarde op zijn wacht eerst een krant en later een boek te hebben gelezen. De wachtsman zag op de radar vooruit een echo op ongeveer 4 à 5 mijl afstand. De echo bleef in dezelfde peiling en hoewel hij dacht er misschien net vrij van te blijven, ging hij op een afstand van circa 2 tot 2,5 mijl toch op de autopilot wat bakboorduit, hij dacht ongeveer 20°. Hij zag het schip later ook visueel en zag aan de hand van de lichten dat het voor anker lag. Daarna keek hij niet meer op zijn radar. Hij ging ervan uit dat de koerscorrectie voldoende was om de ankerligger bovenlangs vrij te varen en ging verder met het lezen van zijn boek. Het wachalarm stond aan en de resetknop drukte hij al lezend automatisch in zonder verder rond te kijken. Plotseling zag de wachtsman op 50 meter voor zich het andere vaartuig waarmee hij vrijwel kop op kop lag. Hij rende naar de reguleur aan bakboord en trok deze naar volle kracht achteruit om de vaart uit het schip te halen, maar dat werkte niet omdat de bediening op stuurboordreguleur stond ingesteld. Dat had zijn voorganger zo ingesteld en hij had nog niet gecontroleerd toen hij op wacht kwam. Door de verbalisanten van het KLPD werd later bij onderzoek op de brug van de UK 135 vastgesteld dat aan de hand van lampjes in één oogopslag was te zien aan welke kant de bedieningshendels waren geactiveerd.

Door op "command" te drukken probeerde de wachtsman de reguleur in werking te krijgen, doch dat lukte niet meteen. Terwijl hij hiermee bezig was liep de UK 135 met zijn kop tegen het bakboordvoorschip van het ten anker liggende schip, dat het Nederlandse vrachtschip "Soli Deo Gloria" bleek te zijn. De UK 135 schoof langs de bakboordzijde van de "Soli Deo Gloria" naar achteren en raakte dit schip nog twee keer licht. De schipper van de UK 135 lag in zijn hut achter de brug te kooi en werd omstreeks 04.30 uur wakker van een harde klap van staal op staal en rende naar de brug. Door de ramen keek hij over bakboord tegen de brug van een schip aan. Hij rende naar stuurboord om de reguleur op neutraal, pitch nul, te zetten. Hij liep vervolgens naar de VHF en riep het andere schip op kanaal 16, maar kreeg geen contact. Later heeft de schipper contact gehad op kanaal 83 met de Kustwacht in Den Helder en gemeld dat de schade meeviel. De verklaringen over aan welke kant de wachtsman stond, zijn in de door hen tegenover de verbalisanten van het KLPD afgelegde verklaringen weliswaar eensluidend, doch verschillen met de door hen wederom eensluidend tegenover de expert van de Scheepvaartinspectie afgelegde verklaring. Ter zitting kwam naar voren dat de wachtsman waarschijnlijk over bakboord had gestaan, de kant waar tegen het andere schip aan werd gevaren. De "Soli Deo Gloria" lag nog voor stuurboordanker ten tijde van de aanvaring, doch was bezig met het indraaien van de ketting. Het schip was leeg en in ballast en zou omstreeks 05.00 uur de loods oppikken en IJmuiden binnenlopen. De kapitein en de eerste stuurman waren op de brug en de tweede stuurman op de bak bij het indraaien van het anker. Het schip voer voor en achter de voorgeschreven ankerlichten en de dekverlichting brandde, terwijl ook de ankerbal nog was gehesen. Het schip was gereed om te manoeuvreren, de VHF stond op de kanalen 7 voor IJmuiden Traffic en op kanaal 17 voor interne communicatie met het voorschip. Beide radars stonden bij, de zeeradar op 6 mijl en de rivierradar op 8 kilometer bereik. De geschatte richting die het schip ten anker voorlag was 160°. Rond 04.15 uur was men begonnen met het hieuwen van het anker en eveneens rond die tijd zag de kapitein over bakboord een schip naderen met één toplicht. Hij zag het groene boordlicht. Hij keek wel op

de radar maar plote het schip niet. Aan de trail zag hij dat het naderende schip weinig vaart liep en op een aanvaringskoers lag. Hij hield het schip in de gaten en riep op circa 0,5 mijl afstand op over de VHF. Op welk kanaal hij opriep, wist hij niet meer. Dit was kanaal 17 of 7; of hij op kanaal 16 had geroepen, wist hij ook niet meer. Er kwam in ieder geval geen antwoord. Op ongeveer 200 meter afstand heeft de eerste stuurman geluidssignalen gegeven en werd er vanaf de bak met een zaklamp en vanaf de brug met een schijnwerper naar het naderende vissersvaartuig geschenen om de aandacht te trekken, echter zonder succes. Even zag men kortbij beide boordlichten en vervolgens weer stuurboordlicht.

Omstreeks 04.25 uur vond de aanvaring plaats. Het anker was op dat moment één shackle ingedraaid met nog zo'n vier shackles in het water. Vlak voor de aanvaring sloeg de kapitein nog achteruit, doch dat had weinig effect omdat het schip al stijf in zijn ketting lag door het indraaien. Bij het langs het schip naar achteren schampen kon men vanaf de "Soli Deo Gloria" op de brug van de UK 135 kijken. Daar werd niemand gezien. Pas toen het vissersvaartuig bij het achterschip was, zag de eerste stuurman iemand bakboordvoor op de brug van de UK 135 staan. De kapitein meldde de aanvaring op kanaal 7 aan IJmuiden Traffic, waarna hij werd doorverwezen naar Den Helder Rescue op kanaal 16. Voor verdere berichtenwisseling werd daarna overgegaan op kanaal 83. Met de UK 135 vond geen communicatie plaats. De neus van de UK 135 was ingedeukt en wat ingescheurd, verder had het vissersvaartuig geen schade, noch waren er gewonden. Na de aanvaring werd de visweek voortgezet.

Aan boord van de "Soli Deo Gloria" waren ook geen gewonden. Het schip had een deuk van ongeveer twee meter lang en één meter hoog, net achter bakboordanker. Op weg naar de haven kreeg het schip een aantal graden slagzij en ontstond de indruk dat er een lekke tank was. Bij een in de haven na afmeren door duikers uitgevoerde inspectie van het onderwaterschip, werd een gat in de romp onder de waterlijn gezien bij ballasttank nr. 9. Het schip werd hierop drooggezet in het dok, doch er werd geen enkele bodemschade gevonden.

Beschouwing

In 2002 was het zusterschip, de "Teunis van Atje" UK 145, onder vergelijkbare omstandigheden tegen een boorplatform aangevaren. Een rol daarbij speelde het wachtalarm, waarvan de resetknop zittend vanuit de stoel kon worden bereikt. De aanbeveling van de Raad destijds was erop toe te zien dat de resetknop van het wachtalarm niet vanuit de stoel is te bedienen. Aan boord van de UK 145 zou de resetknop daarna zijn verplaatst. Aan boord van de UK 135 zit de knop volgens de schipper buiten armbereik van de stoel. Gebruik van de zone-alarm-functie op de radar zou volgens de wachtsman destijds mede de aanvaring hebben voorkomen. De betrokken wachtsman destijds was nu de schipper van de UK 135.

De Raad heeft de aspecten met betrekking tot de aanvaring van het vissersvaartuig UK 135 met het in ballast ten anker liggende vrachtschip "Soli Deo Gloria" achtereenvolgend onderzocht.

U 6

De aanvaring

De "Soli Deo Gloria" was weliswaar bezig met ankerop gaan, doch had ten tijde van de aanvaring nog ongeveer vier stukken uitstaan, had zijn ankerlichten nog helder brandende, evenals de dekverlichting, en lag in feite nog ten anker. Het schip lag ongeveer in de richting 160°, met zijn kop in de om de noord staande stroom. Het naderende vissersvaartuig werd visueel en op radar waargenomen door de kapitein en de eerste stuurman omstreeks 04.15 uur over bakboord; het toplicht en een groen boordlicht werden gezien. Men zag dat het een niet vissend vissersvaartuig was dat niet veel vaart liep en omdat het dichterbij kwam, werd het in de gaten gehouden. Er werden acties ondernomen om de aandacht van het vissersvaartuig te trekken, alle echter zonder resultaat. De wachtsman aan boord van de UK 135 zat naar zijn zeggen te lezen in een studieboek in de stoel. Als het wachalarm signaleerde, stond hij al lezend op, keek niet om zich heen, drukte de resetknop van het wachalarm in en ging weer zitten. Het wachalarm stond maximaal ingesteld op 15 minuten, wat volgens de schipper in werkelijkheid zelfs 17 minuten was. De schipper had de sleutel in het wachalarm laten zitten ter eigen beoordeling door de wachtsman. Ter zitting gaf hij aan niet zo tevreden te zijn met dit type wachalarm en dat men aan het kijken was naar een wachalarm dat op bewegingen werkt. De schipper had opgedragen om met een snelheid van 7 à 8 knopen naar het visbestek te varen en daar dan te gaan drijven. De vaart van de UK 135 was volgens de wachtsman zo'n 4 à 5 knopen, dit had hij gezien op de vaartaanwijzing boven de radar. Deze vaart werd volgens de schipper betrokken van de DGPS aan boord en zou dus een vaart over de grond zijn. Met 1,5 mijl stroom mee zou dat betekenen dat de UK 135 slechts met een vaart van 2,5 à 3,5 knoop door het water voer, wat wel erg laag is. Volgens de schipper zou de vaart ongeveer 7 knopen zijn. Ter zitting gaf de wachtsman te kennen dat aan de hand van de walradar de vaart dan kennelijk hoger was geweest. Op de radar had de wachtsman een echo vooruit gezien op een afstand van 4 à 5 mijl. Toen de echo op 2 à 2,5 mijl afstand zat, dit was circa 20 minuten voor de aanvaring, zou hij ongeveer 20° naar bakboord koers zijn veranderd, waarmee hij dacht wel vrij te varen van het contact. Aan de hand van de verlichting van het schip voor hem had hij gezien dat het een ankerligger was. Daarna heeft de wachtsman niet meer gekeken en was verder gaan lezen.

Uit het radarplot van de verkeerspost IJmuiden blijkt dat de UK 135 in ieder geval vanaf 03.48 uur tot aan de aanvaring om 04.28 uur, over een afstand van 4,8 mijl, nagenoeg geen koers of vaart heeft veranderd. De koers van de UK 135 op het radarplot (is de koers over de grond) ligt rond de 340° en de vaart is 7 à 7,5 knoop. De stroom ter plaatse ten tijde van de aanvaring liep in de richting 015° kracht 1,5 mijl. Met een gestuurde koers van circa 330° van de UK 135 zou het vissersvaartuig over de grond een trek maken van ongeveer 340° met een vaart van 7 knopen en een vaart door het water hebben gelopen van ongeveer 5,8 knopen. Voorzover de wachtsman naar bakboord was gedraaid om in zijn ogen vrij te varen van de ankerligger, was dat als gevolg van de stroom voldoende om de UK 135 op de ankerligger te zetten. Op een afstand van ongeveer 50 meter keek de wachtsman op en zag recht voor zich een schip waarmee hij nagenoeg kop op kop lag. Hij sprong uit zijn stoel en trok de reguleur van de motor aan bakboordzijde vol achteruit. Dit werkte echter niet omdat de reguleur op stuurboord stond geschakeld.

Hij probeerde toen door op de "command"-knop te drukken om de reguleator in werking te krijgen, maar in de hectiek van de situatie vergat hij de toerentallen op te lijnen en het lukte niet meteen. Even later stond de schipper naast hem en nam het over. Inmiddels was de UK 135 met zijn boeg enkele malen tegen de bakboordzijde van het vrachtschip gekomen en schoof naar achteren. De schipper haalde de vaart eraf.

Er bestaat enige verwarring over naar welke zijde, bakboord of stuurboord, de wachtsman liep om de reguleator te bedienen. Hoe het ook zij, de reguleator stond niet op die zijde geschakeld waar hij heen liep en hij kreeg deze niet gelijk in werking. De UK 135 had visueel de "Soli Deo Gloria" over stuurboord, wat ook overeenkomt met de waarneming van het groene boordlicht van het vissersvaartuig vanaf het vrachtschip. Voorzover de wachtsman van de UK 135 al op 2 à 2,5 mijl naar bakboord was gegaan, dan had hij getracht om bovenstrooms langs de ankerligger te gaan, een klassieke beginnersfout en slecht zeemanschap in die situatie.

Gebruik VHF, seinlamp/schijnwerper en scheepsfluit

De "Soli Deo Gloria" beschikt over twee vaste VHF installaties. Deze stonden op kanaal 17 respectievelijk kanaal 7. Op ongeveer een halve mijl afstand heeft de kapitein het vissersvaartuig opgeroepen op de VHF. Dit oproepen had op kanaal 16 moeten gebeuren, doch op welk kanaal de kapitein precies had opgeroepen wist hij niet meer. Aan boord van het vissersvaartuig werd in ieder geval niets gehoord en ook bleek bij het beluisteren van de opnames van VHF kanaal 16 bij de Kustwacht, dat er voorafgaande aan de aanvaring geen oproep op dit kanaal was geweest, terwijl de verkeerspost IJmuiden ook op kanaal 7 voorafgaande aan de aanvaring geen verkeer van de UK 135 noch van de "Soli Deo Gloria" had gehoord. Het is dus aannemelijk dat de kapitein op het intern aan boord van de "Soli Deo Gloria" gebruikte VHF kanaal 17 heeft geroepen. Het gebruik van de VHF-kanalen op de VHF-installatie voor interne doeleinden onder normale omstandigheden wordt door de Raad ten zeerste afgeraden. Ook op verminderd vermogen is het bereik soms meer dan 10 mijl, wat volkomen onnodig is voor intern gebruik aan boord. De speciaal hiervoor ontwikkelde portofoons dienen te worden gebruikt. Deze moeten ook aan boord zijn geweest, want ze werden diezelfde dag nog door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie getest en in orde bevonden. De VHF van het vissersvaartuig stond op de kanalen 16 en 83. Indien de kapitein van de "Soli Deo Gloria" op kanaal 16 had geroepen, was de kans aanwezig geweest dat de wachtsman op de UK 135 hem had gehoord. Van belang daarbij is dan om op te roepen met herkenbare gegevens en zo mogelijk tegelijkertijd met de seinlamp/schijnwerper naar het schip te seinen of te schijnen en dit erbij te vermelden. De UK 135 passeerde de IJ-geul en bevond zich in het aanloopgebied IJmuiden. Het is daarbij verstandig en goed zeemanschap om, bij beschikbaarheid aan boord van meerdere VHF-kanalen, op kanaal 7 van het aanloopgebied te bezetten. De kapitein van de "Soli Deo Gloria" zag pas op ongeveer 100 meter afstand dat het een vissersvaartuig was, terwijl de eerste stuurman dit al op ongeveer 9 kabel afstand had vastgesteld. Onderling uitwisselen van gegevens op de brug is van belang. Op ongeveer 200 meter afstand heeft de kapitein met een schijnwerper naar het vissersvaartuig geschoten en de derde stuurman op de bak opgedragen om dit met

U 6

zijn zaklamp te doen. Tezelfdertijd heeft de eerste stuurman signalen gegeven met de scheepshoorn. Hij gebruikte geen voorgeschreven signaal maar probeerde met zijn geluidsseinen de aandacht te trekken van het andere schip. Er bestaat voor dit soort gevallen geen voorgeschreven signaal en de eerste stuurman handelde geheel correct en in overeenstemming met Voorschrift 36 ("Seinen om de aandacht te trekken") van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972. Ingevolge dit Voorschrift mag elk schip, wanneer het nodig is om de aandacht te trekken van een ander schip, geluidsseinen geven die niet kunnen worden gehouden voor een sein dat elders in de Voorschriften moet of mag worden gegeven. De Raad concludeert dat aan boord van de ten anker liggende "Sole Deo Gloria" aan alles werd gedacht om een aanvaring te voorkomen, doch dat de uitvoering van een cruciaal onderdeel, het oproepen op kanaal 16, niet goed werd gedaan.

Het wachtlopen op de brug

De wachtsman op de brug van de UK 135 verklaarde dat hij niet had geslapen in de stoel, maar had zitten lezen. Hoe het ook zij, het effect was hetzelfde, er werd niet uitgekeken, terwijl het schip ongeveer vijf mijl voor de havenmond van IJmuiden de II-geul passeerde en gedurende ten minste 40 minuten op een ankerligger af voer. Om te kunnen lezen had de wachtsman verlichting aan op de brug, te weten drie spotjes in het lichtgekleurde plafond. Ter zitting gaf hij zelf ook aan dat hij als hij naar buiten had gekeken hij niet zoveel zou hebben gezien door de verlichting. De schipper gaf aan dat men aan het bezien is om wat te doen aan de witte kleur van het plafond in dit verband. De wachtsman heeft hiermee schip en opvarenden ernstig in gevaar gebracht. Hij heeft Voorschrift 5 overtreden, met een aanvaring als gevolg. De scheepsramp had gelukkig alleen materiële schade tot gevolg, maar dit soort onoplettendheid kan ook veel ernstiger gevolgen hebben, als collega's bijvoorbeeld niet meer uit het overvaren wrak kunnen komen. De wachtsman zal dan zijn slapen of lezen in de stoel moeilijk tegenover de nabestaanden kunnen verantwoorden. Waar de wachtsman zich al ongeschikt maakte om de wacht te doen door te gaan zitten lezen, had hij ook nagelaten om de radaralarmering aan te zetten en een guardring in te stellen. Het aanloopgebied is weliswaar een druk scheepvaartgebied, maar voor een wachtsman die met wachtlopen bezig is, zal een wat frequentere alarmering geen probleem zijn. De schipper tolereerde kennelijk dit lezen op de brug en de verlichting daarbij, hij had het niet verboden.

Het wachtalarm

Het wachtalarm bevond zich in dit geval niet, zoals bij een vorige scheepsramp (Uitspraak nr. 4/2003) met het zusterschip UK 145 van dezelfde eigenaar was gebleken, bij de stoel, maar op ongeveer twee meter daarvandaan. Om het te resetten moest de wachtsman uit de stoel komen, wat hij in dit geval al lezend had gedaan. Met de drie brandende spotjes was dat mogelijk. Er bestaan penleeslampjes die op of boven de stoel gemonteerd kunnen worden om te gebruiken indien er toch noodzakelijkerwijs berichten moeten worden ingezien. Deze stralen minder rond waardoor de brug zelf minder verlicht is. Onveranderd geldt echter dat elke verlichting op de brug bij duisternis te veel is. Ook voor de kaartafel waar zo mogelijk rood licht de voorkeur heeft en die zoveel mogelijk moet worden afgeschermd met een kap voor uitstraling op de brug. De schipper gaf ter zitting aan

uit te kijken naar een ander type wachalarm werkend op bewegingssensoren. Omdat vooralsnog niet is aangetoond dat deze betrouwbaarder zijn dan de huidige wachalarmen, is de Raad daar nog geen voorstander van.

De Raad deelt de mening van de schipper dat een wit plafond bij duisternis niet optimaal is en dat er wordt bezien om daar wat aan te doen.

Conclusie

Wederom een aanvaring als gevolg van een "afwezige" wachtsman aan boord van een vissersvaartuig. De wachtsman had in dit geval naar zijn zeggen zitten lezen en niet gezien dat hij mede door de stroom op een ten anker liggend vaartuig werd gezet. Hij voer daarbij in een druk scheepvaartgebied en passeerde de IJ-geul. Het wachalarm zou hij zonder op of om te kijken hebben gereset en hij had geen radaralarmering ingesteld. Er brandde onnodig veel licht op de brug waardoor het naar buiten kijken nadelig werd beïnvloed, voorzover de wachtsman dit al zou hebben gedaan. Gebruik van de scheepshoorn op het andere schip en schijnen met lichten hadden geen resultaat, terwijl er in de ontstane paniek vermoedelijk niet op het juiste VHF kanaal werd geroepen. De aanvaring had gelukkig slechts materiële schade tot gevolg.

De wachtsman van de UK 135 heeft geen goede uitkijk gehouden en draagt alle schuld aan de aanvaring met de "Soli Deo Gloria". Bij de bepaling van de strafmaat heeft de Raad ermee rekening gehouden dat betrokkene zich bewust was van zijn fouten en dat de ramp al enige tijd geleden plaatsvond.

De schipper had lezen op de brug en het gebruik daarvoor van een overvloedige verlichting niet expliciet verboden en treft dienaangaande een verwijt. Daarmee kan echter niet gezegd worden dat hij schuld heeft aan de aanvaring. Voor een maatregel van tucht is derhalve geen grond.

Beslissing

De Raad straft wachtsman H. Pasterkamp, geboren op 20 september 1977 en wonende te Urk, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als wachtsman te varen aan boord van een Nederlands vissersvaartuig te ontnemen voor de periode van één week.

De Raad legt schipper H. Pasterkamp, geboren op 1 november 1970 en wonende te Emmeloord, geen maatregel van tucht op.

Leringen

1. Op de brug van een schip dient men zich met wachtlopen bezig te houden en geen andere zaken te doen, zoals lezen in de stuurstoel in dit geval.
2. Als er al dingen moeten worden ingezien dit doen bij zo min mogelijk en bij voorkeur rood licht. De brug van een schip dient bij duisternis geheel verduisterd te zijn met alles wat licht geeft uit, dan wel maximaal gedimd indien nodig voor een veilige vaart.

U 6

Aanbevelingen

1. Bij het passeren van een verkeersgebied is het verstandig, hoewel misschien niet verplicht, om op het kanaal van in dit geval het aanloopgebied van IJmuiden te bezetten.
2. Bij het uitwijken voor een vast object dient men zich goed rekenschap te geven van de heersende stroom.

Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, ing. W. Visser, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. C.J.R. Eijsbouts, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 10 februari 2006.

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

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