

## Nr. 12

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 29 mei 2006, waarbij de Nederlandse vissersvaartuigen "Jakoriwi" GO 58 en "Poolster" GO 24, varende op de Noordzee, met elkaar in aanvaring kwamen.

Betrokkenen: schipper P.J. G.  
wachtsman L. H.

Op 29 mei 2006 zijn de Nederlandse vissersvaartuigen "Jakoriwi" GO 58 en "Poolster" GO 24, varende op de Noordzee, met elkaar in aanvaring gekomen. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 11 december 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 mede te wijten is aan de schuld van de wachtsman van het Nederlandse vissersvaartuig "Jakoriwi" GO 58, L. H., wonende te Hellevoetsluis en/of aan de schuld van de schipper van het Nederlandse vissersvaartuig "Poolster" GO 24, P. J. G., wonende te Ouddorp.

### *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 "Poolster" GO 24;
2. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig "Jakoriwi" GO 58;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verklaring van wachtsman L. H., inclusief bijlagen;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verklaring van schipper P.J. G., inclusief bijlagen;
5. kopieën van gedeelten van zeekaarten van het betreffende gebied;
6. een ambtsedig proces-verbaal, nr. 2006013725-1, opgemaakt door ambtenaren van het KLPD, inclusief bijlagen;
7. een kopie van een melding van een aanvaring, nr. 00005-29052006, van de Kustwacht;
8. een e-mail betreffende het schadebedrag van de GO 58;
9. een DVD met radarbeelden van de aanvaring van het Havenbedrijf Rotterdam.

## U 12

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad op 2 mei 2007.  
Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen.  
De Raad hoorde wachtsman L. H. van het Nederlandse visserschip "Jakoriwi"  
GO 58 en schipper P.J. G. van het Nederlandse visserschip "Poolster" GO 24, beiden als betrokkenen.  
De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 11 december 2006 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren hetgeen zij dienstig achtten.  
Tijdens de zitting zijn de radarbeelden van de aanvaring van het Havenbedrijf Rotterdam getoond.  
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. De schepen**

De "Jakoriwi" GO 58 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan J. en C. de Visser – Van Lith V.O.F. te Moerdijk. Het schip is in 1984 gebouwd, het is 22,37 meter lang, meet bruto 78 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 221 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit drie personen. De lading bestond uit verse vis.

De "Poolster" GO 24 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Firma J. Grinwis en Zn. te Ouddorp. Het schip is in 1980 gebouwd, het is 40 meter lang, meet bruto 377 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 1470 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit vijf personen.

### **B. Het ongeval**

Aan het KLPD hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Verkeersdienstmedewerker op de Zeeverkeerspost Ouddorp, A. Sperling:

Ik ben werkzaam als verkeersdienstmedewerker op de Zeeverkeerspost Ouddorp aan de Groenedijk 62, 3253 LB te Ouddorp. Afgelopen nacht, de nacht van zondag 28 op maandag 29 mei 2006 had ik nachtdienst in de Zeeverkeerspost Ouddorp. Ik kan hier met radarbeelden de scheepvaart in het gebied van de post volgen en ik heb contact met passerende scheepvaart via marifoon en telefoon. Maandagmorgen vroeg omstreeks 04.30 uur heeft de kotter GO 24 een melding gedaan aan de verkeerspost dat hij betrokken was geweest bij een aanvaring met de GO 58.  
Ik was al eerder op de hoogte van deze aanvaring. Omstreeks 04.05 uur hoorde ik

via het werkkanaal van de Zeeverkeerspost, kanaal 25, een stukje van een gesprek tussen twee schepen. Ik hoorde zeggen: "Ik moet eerst even kijken of ik water maak". Aan de stem hoorde ik dat het de schipper van de GO 58 was. Ik ken aardig wat vissers. Ik denk dat ze per ongeluk de verkeerde marifoon hadden gepakt want daarna hoorde ik op het werkkanaal 25 niets meer. Kort daarna kreeg ik een telefoontje van een andere schipper dat er op kanaal 15 gesproken werd over de aanvaring. Ik heb toen kanaal 15 bijgezet waardoor ik de communicatie tussen de schippers kon volgen. Op kanaal 15 hoorde ik de plaatsvervangend schipper van de GO 58 zeggen dat hij ging kijken of hij water maakte. Uit de gesprekken maakte ik op dat de GO 24 in de buurt van de GO 58 bleef om eventueel bijstand te verlenen als dat nodig was. Na enige tijd hoorde ik dat de GO 58 in staat was om op halve kracht terug naar binnen te stomen en dat hij onderweg ging naar de haven van Stellendam. Ik heb daar zelf ook contact over gehad met de plaatsvervangend schipper van de GO 58, die mij bevestigde dat hij zelf zonder assistentie naar binnen kon varen. De GO 24 heeft gemeld dat hij zijn reis zou gaan vervolgen omdat hij alleen wat schade aan de neus had. De reder van de GO 24 heeft ook telefonisch contact opgenomen met de verkeerspost om te melden dat er een aanvaring had plaatsgevonden waarbij de GO 24 betrokken was geweest.

In het gebied waar de betrokken vissersschepen voeren, is geen uitluisterplicht voor het werkkanaal van de Zeeverkeerspost Ouddorp. De meeste vissers luisteren wel uit en de meeste vissers melden zich ook wel. De GO 58 had zich bij het verlaten van de haven van Stellendam wel ingemeld. De GO 24 had zich niet gemeld. Rond het tijdstip van de aanvaring was het erg druk met uitvarende grote kotters. Binnen een half uur komen er een heel stel langs. Ik denk dat er ten tijde van de aanvaring wel vijf of zes grote kotters daar in de buurt waren. Deze waren allemaal uitstomend. Zij bevonden zich in het Slijkgat in de buurt van de uiterton. De aanvaring zelf is volgens mij ongeveer één mijl noordoost van de uiterton gebeurd.

De GO 58 was aan het garnalenvissen. Er waren meer garnalenvissers in de buurt. Van de GO 59 weet ik dat hij vlak in de buurt was toen de aanvaring plaatsvond. Ik weet niet welke schipper daar op zat. Ik weet wie er in de buurt zaten omdat ik de schepen met een label op de radar heb gemerkt. Ik heb de uitvarende kotters die zich bij de verkeerspost hebben gemeld gewaarschuwd dat er garnalenvissers actief waren bij het Slijkgat. Eerder in de nacht heb ik contact gehad met de GO 58 toen deze zich inmeldde bij vertrek uit de haven van Stellendam. Dat was omstreeks 23.20 uur. Toen hij op mijn radarscherm verscheen heb ik er een label aangehangen zodat ik hem tijdens zijn verdere reis kon volgen op het scherm. Ik kan dan in een oogopslag zien met welk schip ik te maken heb. Ik weet dat ik het juiste schip van het juiste label heb voorzien omdat ook, toen de GO 58 terugvoer naar Stellendam, het label er nog aanhing. Vanaf dat ik de GO 58 op mijn scherm had, is hij eerst in zuidelijke richting gegaan. Daarna is hij omgekeerd en heeft, voor zover ik hem heb gevolgd, een noordoostelijke koers aangehouden tot vlak voor de aanvaring. Op het moment van de aanvaring weet ik niet wat hij voor koers voorlag.

De GO 24 moet op het moment van de aanvaring een koers van ongeveer 300 graden hebben gevaren. Dat is bij benadering de normale koers die uitvarende kotters uit het Slijkgat aanhouden. Ik was rond het vermoedelijke tijdstip van de aanvaring bezig met het waarschuwen van de uitgaande scheepvaart voor een Engelse kotter die, zonder zich te melden, binnen kwam lopen. Daardoor heb ik de

## U 12

betrokken schepen op dat moment niet op de radar gezien. Ik heb uit de conversatie tussen de schepen niets op kunnen maken over de oorzaak van de aanvaring. Voor zover ik het kon volgen werd er rustig overlegd zonder onenigheid. Ik heb de stuurman van de GO 24 zijn verontschuldiging horen maken tegenover de GO 58 over de aanvaring. Ten tijde van de aanvaring was het zicht goed. In het journaal dat ik bijhoud, heb ik geschreven dat er een werkzicht was van tien mijl. Er stond een noordwestenwind, kracht 4 Bft. De golfhoogte bij de kust was 75 centimeter en bij Goeree platform 85 centimeter. Mijn radar was ingesteld op een bereik van tien mijl.

Wachtsman L. H. (verklaring van 29 mei 2006):

Ik ben wachtsman aan boord van de GO 58. Ik ben in het bezit van de vaarbevoegdheid schipper klein vissersvaartuig. Ongeveer tien jaar vaar ik nu aan boord van de GO 58. Ongeveer drie maanden geleden ben ik medisch gekeurd. Zondagavond 28 mei 2006 omstreeks 22.10 uur ben ik aan boord gekomen. Ik had dat weekeinde voldoende gerust. De schipper, Rob de Bruijne, was toen al aan boord en Erik kwam omstreeks 22.45 uur. Wij zijn omstreeks 23.00 uur uit de binnenhaven vertrokken en Rob heeft de eerste twee uur gestuurd en intussen zijn wij gaan vissen. Wij voeren in zuidwestelijke richting tot ongeveer positie  $51^{\circ} 48',7 \text{ N}$ ,  $003^{\circ} 42',1 \text{ O}$ . Daar heb ik de wacht overgenomen van Rob. Het was toen maandagmorgen 29 mei 2006 omstreeks 02.37 uur. Er waren geen bijzonderheden. Wij waren aan het vissen met twee korren op tong. Het zicht was goed, er stond een noordwestelijke wind, 4 Bft. Wij hadden een snelheid van ongeveer zes mijl door het water. Wij voerden de visverlichting en de navigatieverlichting. Op het achterschip brandde de dekverlichting. Ik voer op de automaat, de kaartplotter stond bij op een schaal van 1:25.000 en de radar op een bereik van 12 mijl. Ik voerde de volledige navigatie en was alleen in de stuurhut. De radar was noord boven ingesteld en de Arpa stond bij met een naderingsalarm op 0,5 mijl. De marifoons stonden bij op 16, 25 en P2. Uit de richting van het Slijkgat zag ik op de radar en visueel een tiental vissersschepen naderen. Zij visten niet. Hun navigatieverlichting kon ik goed zien en ik plotte ook een aantal van die schepen op de Arpa. Ik zag ook een echo van, naar later bleek, de GO 24. Ik plotte dit schip op de Arpa en het schip ging op 0,1 mijl achter ons langs. Dit veranderde niet. Het naderingsalarm van de GO 24 accepteerde ik. Omdat dit schip op zicht vrij ging en de Arpa een afstand van 0,1 mijl achter mij langs aangaf, was dat niet alarmerend. Vissersschepen gaan zo vaak vlak achter ons langs dat er geen aanleiding was met de marifoon contact op te nemen. Ik zat in de stuurstoel en was juist een shagje aan het draaien toen ik opeens een vreselijke klap voelde. Ons schip helde sterk naar bakboord en ons achterschip werd naar bakboord weggeduwd. Ik zag toen dat wij aan stuurboord achter werden aangevaren door een schip dat ongeveer onder een hoek van 45 graden stuurboord inkwam. Wij voeren een ware koers van ongeveer 45 graden. Dat was ongeveer in positie  $51^{\circ} 52',9 \text{ N}$ , en  $003^{\circ} 51',9 \text{ O}$  en de tijd was 03.41 uur. Ik zag de naam van het schip "Poolster", dat is de GO 24. Kort daarop werd ik door de eigenaar van de GO 24, P. G., opgeroepen. Ik heb met P. op de visserijschool gezeten en hij riep op P2: "Ben jij dat L.?". Hij vroeg om naar kanaal 15 te gaan. P. zei zoiets van: "Sorry, ik had je niet gezien, ik was bezig met mijn computer". P. vroeg nog of wij geen water maakten. Met zijn schip is hij in de buurt gebleven en hij bood aan om te assisteren.

Ik heb gelijk de vaart uit het schip gehaald. Erik kwam naar boven maar kon de deur naar de stuurhut niet openen. De schipper, Rob, lag op bed tijdens de aanvaring. Hij is uit zijn bed geslingerd en had onder andere een tand door zijn lip. Toen hij enige minuten later boven kwam, heeft hij het roer overgenomen en ik ben aan dek gegaan om het vistuig te halen. Rob heeft gebeld met de eigenaar van ons schip en in overleg met hem zijn wij op eigen kracht terug naar Stellendam gevaren. Alles aan boord werkte normaal. In Stellendam is de heer Varga van de SI aan boord gekomen. Ik heb geen geluidsseinen gegeven en ook niet met de schijnwerper geschenen omdat ik geen gevaar voor aanvaring aan zag komen. Ook heb ik geen algemeen alarm gegeven. Van de GO 24 heb ik geen geluids- of lichtseinen gehoord en gezien. Het is heel gebruikelijk dat vissersschepen op korte afstand achter elkaar langs varen. De GO 24 had goede verlichting en ik had het schip ook goed zien aankomen, maar omdat de plotter 0,1 mijl aangaf, ging ik ervan uit dat het schip achter ons langs zou gaan. Wij hebben geen AIS en ook onze GPS-toestellen aan boord bewaren geen gegevens. De schipper, Robert de Bruijne, heeft later de plotter uitgezet en de gegevens zijn niet bewaard. U vraagt mij wat ik een volgende keer anders zou doen. In elk geval beter uitkijken en met de lamp schijnen.

Wachtsman L. H. (verklaring van 2 juni 2006):

Maandag 29 mei 2006 omstreeks 02.37 uur was ik als stuurman op de brug van de GO 58. De rest van de bemanning lag te slapen. We visten op tong. We hadden twee netten uitstaan. De visserijlichten brandden groen/wit. De navigatieverlichting brandde ook. Het zicht was goed. Ik kon de Maasvlakte zien dus ik had zeker een mijl of acht zicht. Ik wist dat met hoog water een aantal grote kotters naar buiten zouden komen. Ik had ook vijf kotters geplot. Ik wist geen nummers of namen. Ik heb ook geen contact met ze gehad. Eén van de kotters had ik geplot en die zou volgens de gegevens 0,1 mijl achterlangs varen. Dat is voor ons niet bijzonder. Het is altijd druk op het moment van uitvaren. Ik heb een waarschuwingssysteem op de radar, dat staat ingesteld op 0,5 mijl. Dat systeem heeft ook gewaarschuwd. Er zaten toen meerdere kotters binnen die afstand. Je moet dan zelf in de gaten houden wat er gebeurt. Het zag er voor mij niet verontrustend uit.

Ik voer een koers van ongeveer 45 à 50 graden. De door mij geplote kotter voer een koers van ongeveer 310 graden. Ik voer op de automaat. Mijn koers was dus stabiel. Mijn koers heb ik op de GPS afgelezen, dat was dus een ware koers. Ik had het tij mee, dus dat had geen effect op mijn koers. De wind kwam, dacht ik, uit het westen, dus deze had niet veel effect.

Toen ik de radarwaarschuwing kreeg heb ik naar buiten gekeken. Ik heb toen een kotter gezien, maar die leek niet gevaarlijk voor mij. Een paar minuten later zat ik een shagje te draaien. Ik zat midden op de brug bij de stuurropstelling. Plotseling zag ik aan stuurboord een kotter op zeer korte afstand. Die kwam schuin van voren aangevaren. Hij kwam van voorlijker dan dwars onder een hoek van 45 graden of iets minder ten opzichte van mijn voorschip. Ik had wel door dat het misging. Vlak daarna voelde ik de aanvaring. Ik wilde de marifoon pakken aan stuurboord van mijn stoel, maar ik werd naar bakboord geslingerd. Ons schip maakte door de klap flinke slagzij. Ik denk dat ons dek aan bakboord tot aan de waterlijn ging. Het was kante boord. Daarna kwam het schip terug overeind. De achterkant van het schip werd

## U 12

omgezet naar bakboord door de klap. Ik had de voortstuwing stilgezet waardoor we meteen stil lagen. Ik werd toen opgeroepen door het andere schip. Hij riep: "L., ben jij dat?" We hebben verder contact gehouden op marifoonkanaal 15. We hadden kanaal 16, kanaal 25 van Ouddorp en kanaal P2 van de visserij bijstaan. Op het moment dat ik de aanvaring zag aankomen dacht ik: "Daar gaan we." Toen ons schip na de klap weer terug overeind kwam, was ik opgelucht. We hebben daarna de schade geïnspecteerd en we maakten geen water; dus toen was het ergste gevaar geweken. De GO 24 heeft volgens mij meteen zijn voortstuwing eraf gehaald. Hij heeft een voortstuwingssysteem waarbij hij eerst zijn koppeling moet afremmen voordat hij achteruit kan slaan. Het duurt dus even voor hij stil ligt. Daarna is hij naar ons toe gevaren en is in de buurt gebleven.

Schipper R.K.H. de Bruijne:

Ik was op het moment de schipper voor deze week aan boord van de GO 58. Wij waren op 29 mei 2006 omstreeks 01.45 uur met de tweede trek begonnen. Ik ben te kooi gegaan om te slapen en zou gewekt worden wanneer het tijd was om de netten te halen. Mijn kooi is benedendeks onder de waterlijn aan bakboordzijde van het schip. Ik werd met een schok wakker doordat ik met mijn gezicht tegen het opstaande randje van het bed knalde. Ik had daardoor een paar tanden door mijn lip en de linkerzijde van mijn gezicht was gezwollen. Ik was op dat moment even van de wereld. Ik denk dat ik ongeveer één à twee minuten bewusteloos ben geweest. Ik werd wakker gemaakt door Erik die erg geschrokken op mij overkwam. Ik was toen wel weer zo bij mijn positieven dat ik wist dat er wat ergs aan de hand was. Ik ben naar boven, naar de brug, gegaan om te kijken wat er precies aan de hand was. Ik had geen problemen om op de brug te komen. Ik kwam boven en zag dat Le. op dat moment erg geschrokken was. Ik heb gezegd dat hij rustig moest worden. L. had wel al de tuigen binnengehaald. Ik heb hierna snel nog de staart van de netten binnengehaald. Hierbij waren L. en Erik aan dek gegaan. Op het moment dat ik op de brug kwam, was de GO 24 al vrij van ons schip. L. had gelijk doorgegeven dat de GO 24 tegen ons had aangezet. Na het halen van de netten zijn we het schip doorgedaan om te kijken of er lekkage was. Er was geen water binnengekomen. Ik had in het begin, toen ik nog niet wist wat er aan de hand was, wel angst dat we lek zouden zijn, maar heb nooit het idee gehad dat het mijn laatste reisje zou zijn geweest. Als de GO 24 ons op een plek had geraakt die zo'n drie meter naar voren was, zouden wij er waarschijnlijk een stuk minder goed zijn afgekomen. De GO 24 is bij ons gebleven en heeft de Kustwacht gewaarschuwd en ook de verkeerscentrale. De GO 24 is zo lang gebleven dat wij weer verder konden naar de haven om de schade te bekijken.

Wachtsman/machinist F.J. Lomeijer:

Ik was op 29 mei 2006 aan boord van de GO 58 als wachtsman/machinist. De SW5 opleiding ben ik aan het afmaken en voor de stage was ik aan boord van de GO 58. Ik lag wakker op het moment van de tweede trek. Ik was op dat moment in mijn kooi, deze ligt benedendeks onder de waterlijn, aan stuurboordzijde van het schip. Ik voelde plots het schip snokken, dit houdt in dat het schip schokkend opzij gaat.

Meestal gebeurt dit als een van de netten blijft hangen waardoor het schip naar één kant gaat trekken. Vlak hierna hoorde en voelde ik twee grote klappen en werd ik door elkaar geschud in mijn kooi. Ik ben gelijk naar Rob gegaan om te kijken of deze ook wakker was geworden. Ik zag dat hij wel rechtop zat met zijn handen voor zijn gezicht. Hij was bij kennis en ik zag dat hij bloed in zijn gezicht had. Ik heb toen snel mijn kleren aangedaan en ben naar boven gerend. Om in de stuurhut te komen moet je door een deur tussen de kombuis en de stuurhut. Deze klemde nogal doordat er van alles op de vloer lag. Nadat we deze open hadden, zijn we de stuurhut ingegaan. L. ging op dat moment de netten halen. Ik keek uit het raam en zag de GO 24 liggen en ook dat de verschansing aan stuurboord ingedeukt was. Rob was inmiddels ook boven en we hebben de staart van de netten binnengehaald. Het waren twee flinke klappen en ik wist gelijk dat het niet goed was. Ik heb op dat moment niet het idee gehad dat ik in levensgevaar was. Helemaal niet toen ik boven was en we niet lek bleken te zijn. Ik was wel geschrokken, maar dat lijkt mij ook logisch. Ik denk dat we zo'n 30 graden slagzij hebben gemaakt op het moment van aanvaring. In de machinekamer zat de olie uit de bilge aan de huid boven de platen en op de vloerplaten zelf. Normaal als het slecht weer is, hebben we hier geen last van.

Schipper P.J. G.:

Ik vaar al 14 jaar op de GO 24 en ook wel eens op een andere kotter. De kotter is ook gedeeltelijk mijn eigendom. Ik heb mijn papieren al vanaf mijn 17de jaar en ben bevoegd om als schipper aan boord te varen. Op 29 mei 2006 omstreeks 02.45 uur zijn wij vertrokken uit de haven van Stellendam. Ik was niet vermoeid en was uitgeslapen. We hebben meestal een half uurtje nodig om het schip vaarklaar te maken. Dit houdt in dat de motor wordt opgestart en de apparatuur wordt bijgezet. Wij hebben een wachalarm aan boord en deze wordt ook gebruikt. Het alarm staat niet geschakeld met de reguleur. Het wachalarm staat ingesteld om om de vijf minuten af te gaan. Je kan het wachalarm niet zelf instellen. Het wachalarm staat altijd aan en het sleuteltje is opgeborgen. Ik heb niet echt een reisvoorbereiding gedaan. Ik vaar hier elke week gedurende veertien jaar en ik ben goed bekend met het plaatselijke vaarwater. Ik ben bekend met de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. De stroom op dat moment was noordoost en ik denk dat het ongeveer een half mijltje was. Ik heb ook geen last van de stroom gehad. Het zicht was op dat moment erg goed, meer dan 10 mijl. Ik was alleen op wacht op het moment dat we uitvoeren. Ten tijde dat we naar buiten gingen, voer er een vlootje van drie kotters voor mij en een vlootje van vier à vijf kotters achter ons. Er was een Engelse kotter die naar binnen ging. Deze hadden we gepasseerd. Er lag wel een stipje op de radar zuidelijk bij de uiterton, wat vermoedelijk een visserman was volgens de verkeerspost Ouddorp. Ik luister uit op VHF-kanalen P2, dit is het visserijkanaal in de zuid, kanaal 25 van de Kustwachtpost Ouddorp en kanaal 16, het noodkanaal. Ik heb me niet gemeld bij de verkeerspost Ouddorp. Ik heb dit niet gedaan omdat het weerbericht goed weer aangaf en het zicht goed was, daarom achtte ik het niet nodig mij te melden. Ik heb gehoord dat de GO 20 vroeg wat het stipje zuidelijk van de uiterton was, maar de verkeerspost kon niet zeggen wie of wat dit was.

## U 12

De koers die ik aanhield naar buiten was 315 graden nadat ik de laatste ton SG 2 was gepasseerd. Onze visgronden liggen ongeveer ten noordwesten van het Slijkgat. De snelheid van het schip was elf knopen. Ik heb de koers ingesteld op de autopilot en deze zorgt dat de koers wordt gehouden. De stuurautomaat is niet gekoppeld aan de GPS of de plotter. Ik vond dit een veilige vaart, het had wat mij betreft nog wel wat sneller gekund, maar door de huidige brandstofprijzen heb ik de snelheid op elf knopen gehouden. Voor de navigatie heb ik twee radars, twee Arpa's. Eén van de radars stond op drie mijl en de andere op zes mijl, beide op true motion, ook de vectortrails van de geplote schepen. De boeien die voor het Slijkgat liggen staan op het radarbeeld geprojecteerd. Deze boeien staan op een radar, in dit geval degene die op zes mijl staat. Ik heb drie elektronische zeekaarten van Maxsea. Eén op schaal 1:10.000 en één op 1:50.000 en een derde staat op 1:250.000, die geeft de AIS van de omliggende schepen aan. Alle apparaten die met kaarten hebben te maken staan ingesteld op WGS 84. Ik heb beide radaropleidingen gedaan, radarwaarnemer en -navigator. Ik heb wel gebruik gemaakt van de plotfunctie van de radar. Ik heb de schepen voor mij geplot en de Engelsman die naar binnen kwam. Ik heb niet het stipje zuidelijk van de uiterton geplot. Ik heb geen guard-zone ingesteld op de radar. Wel de alarmfunctie van de geplote schepen. De CPA staat ingesteld op 0,2 mijl. Op het radarscherm komt dan een waarschuwing en deze moet handmatig worden geaccepteerd. Ik heb de GO 58 helemaal niet gezien. Ik heb deze daardoor ook niet geplot en heb daardoor ook geen waarschuwing gekregen. Ik was alleen bezig met het naar buiten varen. Ik was op het moment dat ik de SG 2 was gepasseerd een koerslijn aan het uitzetten in de plotter. Ik denk dat ik hier maximaal een minuut mee bezig ben geweest. Ik keek weer om me heen en zag een verlichte stuurhut voor mijn schip. Ik herkende de persoon die daar op de brug stond. Ik heb met hem vijf jaar op school gezeten. Ik herkende hem als L.H. Op het moment dat ik hem zag, schampte ik zijn achterschip. Ik denk dat ik hem onder een schuine hoek heb geraakt. Ik weet wel dat ik hem niet helemaal dwars op heb geraakt. Ik denk dat de hoek zo'n 60 graden was. Ik liep gelijk naar de reguleur om de snelheid uit het schip te halen. Ik had het idee op dat moment dat ik het schip raakte dat dit ter hoogte van de galg was. De schroefas staat, als de reguleur terug wordt gehaald, gelijk stil. Ik denk dat wij zo ongeveer 0,25 mijl zijn doorgevaren voordat ik hem had omgekeerd. Ik ben teruggevaren. Ik had hem ook opgeroepen op kanaal 25 en gevraagd of alles goed was en of hij naar kanaal 15 wilde gaan. Ik heb hem toen gevraagd of alles goed was en of er gewonden aan boord waren. Ook heb ik gevraagd of hij lek was. Ik ben toen ongeveer drie kwartier bij hem gebleven. Hij dacht eerst dat hij motorschade had en ik heb hem aangeboden om hem naar binnen te slepen. Volgens de schipper was dit niet nodig. Ik heb niet gezien of hij zijn visverlichting aan had. Ik heb daar niet op gelet na de aanvaring. Ik denk dat ik hem gemist heb. Hij zat, op het moment dat ik het Slijkgat uit was, in de blinde hoek bij de uiterton en de meetpaal zuidelijker van de uiterton staat. Ik heb ook naar buiten gekeken tijdens de uitvaart en er was weinig omgevingslicht waar ik last van had. Ook niet van andere schepen.

Ik houd verder geen posities bij in zeekaarten. Ik vaar normaal alleen op de elektronische zeekaart. Ik heb nog wel gewone kaarten aan boord. Ik heb bij de aanvaring ook de positie opgenomen. Deze is 51° 52',3547 N, 003° 37', 3712 O. De tijd was 29 mei 2006 om 03.45 uur.



Ik heb de machinist wel opdracht gegeven om onze schade ook te controleren. Het bleek dat er schaafschade was, rechts van het merk op de kop. Ik heb van mijn vaart naar buiten geen track opgeslagen. Ik sla alleen de tracks op als we aan het vissen zijn. Ik vind dat ik op deze manier op een verantwoordelijke manier heb wachtgelopen. Ik denk dat ik misschien beter om me heen had moeten kijken. Misschien had ik hem dan eerder gezien. Ik kan niet inschatten of ik levens in gevaar heb gebracht.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad op 2 mei 2007 hebben aanvullend verklaard:

Wachtsman L. H.:

Ik blijf bij mijn verklaringen zoals ik deze eerder heb afgelegd. Het genoemde schadebedrag van € 66.000,- was de casco'schade. Wij hebben ook nog een visverlet van zes weken gehad. Wij waren om ongeveer 23.00 uur op zondag 28 mei vertrokken. Dat was voor ons een normale vertrektijd. Ik had de wacht op de brug en ik zat in de stoel een shagje te draaien. De brug was donker, ik begrijp dan ook niet hoe G. mij later in de brug heeft herkend. Het wachalarm stond bij. Deze werkt op een bewegingssensor. Na tien minuten gaat het alarm op de brug af, een minuut later beneden. Ik voer op een vislijn van de schipper. De guard-ring van de radar was ingesteld op een halve mijl. Het alarm van deze ring ging regelmatig af en ik moest dus regelmatig resetten. De radarscanner staat boven op de portaalmast en er is geen sprake van een blinde sector. Ik keek regelmatig op de radar, maar niet constant. Ik heb de uitkomende kotter na de boeienroute geplot. De radar heeft een Arpa-functie en deze gaf aan dat de CPA 0,1 mijl was. Ik heb ook naar de vector gekeken. Ik heb dat schip ook visueel gezien. Ik was in de veronderstelling dat hij voor mij uit de weg zou gaan. De andere uitkomende kotters heb ik ook gezien. Zij voeren op hoog water. Ook van die kotters dacht ik dat ze voor mij uit de weg zouden gaan. Ik werd volledig verrast door de klap van de aanvaring. Ik wist dat ik zelf ook maatregelen moest nemen om een aanvaring te voorkomen. Ik ben daarin nalatig geweest. Ik mag niet meer varen in verband met ziekte.

Schipper P.J. G.:

Ik blijf bij mijn verklaringen zoals ik deze eerder heb afgelegd. Ik heb een boete van € 1.000,- gekregen. Deze is niet door mij maar door de reder betaald. Het betekende geen erkenning van schuld. Ik heb de cursus radarwaarnemer en -navigator gevolgd. Ik gebruik deze kennis in de praktijk. De CPA-alarmering was ingesteld op 0,2 mijl. Je moet dan wel het contact aanwijzen voordat de alarmering werkt. Het radarbeeld en het Maxsea-beeld zijn twee

## U 12

verschillende beelden. Over het radarbeeld kan een zeekaart worden ingevoerd. Ik heb regelmatig naar buiten gekeken. Er was geen zichtbeperking naar voren. De radar is voor mij een hulpmiddel. Onze werklichten aan dek waren niet aan. Ik ben ongeveer een minuut bezig geweest met de plotter, niet langer. Ik was bezig met de koers uit te zetten naar het visgebied. Hierdoor is mijn aandacht voor de scheepvaart afgeleid geweest. Het gebeurt wel vaker dat het visgebied op het laatste moment verandert.

Volgens mij is de "Jakoriwi" vanachter de verkenningston en de meetpaal vandaan gekomen. Ik heb deze allebei visueel gezien. De meetpaal staat daar voor golfhoogten, stroom en dergelijke. Wat mij betreft staat de paal daar op een vreemde plaats.

Ik heb de "Jakoriwi" niet op de radar geplot, omdat ik dit schip niet op de radar heb gezien. De radar heeft een blinde sector, maar die zit achterlijker dan dwars. Na de aanvaring heb ik de visverlichting van de "Jakoriwi" gezien.

Ik heb de heer H. herkend. Zijn brug was van binnen verlicht. Ik kende hem van de zeevaartschool.

Het op bladzijde 048 van uw dossier genoemde "stipje" was niet de GO 58.

U laat mij in de zeekaart zien waar de aanvaring heeft plaatsgevonden. De op bladzijde 049 van uw dossier genoemde positie is niet correct. Die op bladzijde 011 is wel correct.

Ik heb van deze aanvaring geleerd dat ik te routinematig heb gevaren.

Ik maak bezwaar tegen het feit dat in het proces-verbaal van de verbalisanten van het KLPD de schuld van de aanvaring alleen bij mij wordt gelegd en dat de heer H. niets wordt verweten.

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

Op 29 mei 2006 omstreeks 03.40 uur 's nachts, kwamen de Nederlandse vissersvaartuigen "Poolster" GO 24 en "Jakoriwi" GO 58 met elkaar in aanvaring ter hoogte van het Slijkgat.

Het was goed zicht, westelijke wind, kracht 4 à 5 Bft. en een noordoostelijke stroming van een halve knoop. Nabij de Slijkgat-boei voer de "Jakoriwi" vissend met ongeveer zes knopen een noordoostelijke koers. De "Poolster" was niet vissend en voer vanaf de Slijkgat 2-boei een koers van ongeveer 315 graden met 11 knopen. De "Poolster" die begon aan de visweek, bevond zich in een groep kotters die het Slijkgat uitvoer. Zowel de stuurman op de "Jakoriwi" als de schipper op de "Poolster" hadden Arpa en marifoons bij staan. Op het moment dat de wachtslieden elkaar opmerkten was de onderlinge afstand al zo klein dat een aanvaring niet meer kon uitblijven. Terwijl de schipper van de "Poolster" nog achteruit sloeg, vond de aanvaring plaats. Met de kop van de "Poolster" werd de "Jakoriwi" aan stuurboordzijde aangevaren. De "Poolster" kon zijn reis vervolgen maar de materiële schade aan de "Jakoriwi" was aanzienlijk.

Uit de verklaringen blijkt dat de stuurman van de "Jakoriwi" de groep kotters waar de "Poolster" in meevoer had geplot. Kortste naderingsafstanden varieerden van 0,1 tot 0,5 mijl. Deze situatie was niet ongebruikelijk in dit gebied als de vloot vertrekt op maandagochtend. Het gaf de stuurman geen aanleiding actie te ondernemen of extra alert te zijn. De "guard ring" alarmering gaf alarmering voor echo's die zich binnen de 0,5 mijl bevonden. Zijn radar stond op 6-mijlsbereik.

De schipper van de "Poolster" keek af en toe naar buiten en op zijn radar, maar had de "Jakoriwi" niet waargenomen. Wel was hij op de hoogte van ander verkeer om hem heen. Na het passeren van de Slijkgat 2-boei veranderde hij koers van 290 naar ongeveer 320 graden. Hij nam daarna even kort de tijd om in de visplotter te werken en toen hij daarvan opkeek zag hij de "Jakoriwi" vlak voor hem.

De van toepassing zijnde Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee schrijven voor dat de "Poolster" uitwijkplichtig was voor de vissende "Jakoriwi". Daarvoor diende de schipper van de "Poolster" wel de "Jakoriwi" door middel van een goede uitkijk waar te nemen. Zijn manier van uitkijk houden bleek niet voldoende om de "Jakoriwi" waar te nemen en aansluitend gevaar voor aanvaring vast te stellen. Dit laatste geldt tevens voor de stuurman van de "Jakoriwi". Zijn gehouden uitkijk was onvoldoende om de aanvaringskoers van de "Poolster" tijdig waar te nemen. Zodoende kon hij geen maatregelen nemen om de aanvaring te voorkomen. Er dient te allen tijde een goede uitkijk te worden gehouden en bij korte naderingsafstanden mag de aandacht nooit verslappen!

Ik concludeer uit het bovenstaande dat zowel de schipper van de "Poolster" als de stuurman van de "Jakoriwi" nalatig zijn geweest met betrekking tot het houden van een goede uitkijk en vind daarmee een tuchtrechtelijke maatregel op zijn plaats. Ik stel de Raad voor de vaarbevoegdheid van de schipper van de "Poolster" te ontnemen voor de periode van een week en ten aanzien van de stuurman van de "Jakoriwi" een berisping uit te spreken.

##### *5. Het oordeel van de Raad*

##### **Toedracht**

De "Poolster" GO 24 was op 29 mei 2006 omstreeks 02.45 uur uit Stellendam vertrokken om te gaan vissen op de Noordzee ten noordwesten van het Slijkgat. Het weer was goed, zicht meer dan 10 mijl en de wind NW 3 à 4 Bft. De stroom bij Goeree was noordoostgaand, kracht ongeveer 0,5 mijl/uur. De schipper liep de wacht op de brug. De andere bemanningsleden lagen te kooi. De schipper voer al ongeveer 14 jaar aan boord van de GO 24, had acht jaar als invalschipper gevaren en de laatste twee jaar als schipper. Hij was mede-eigenaar van het vissersvaartuig. Hij had SW 5, Marcom A, zijn groot vaarbewijs en had zowel een radarwaarnemer- als een radarnavigatorcursus gedaan. De schipper was goed uitgerust. De navigatieverlichting was helder brandend en de dekverlichting uit. Er stonden twee radars bij, op 3-, respectievelijk 6-mijlsbereik, beide op true motion. Beide radars hadden Arpa en ook

## U 12

trail-indicatie. De boeien van het Slijkgat stonden geprojecteerd op de radar die op 6-mijls-bereik stond. Er waren drie elektronische kaartplotters op de brug, ieder op een andere schaal kaart. Eén ervan gaf de AIS-gegevens van de omliggende scheepvaart weer. Alles wat met kaarten te maken had, stond volgens de schipper in WGS 84. De VHF's stonden op kanaal 16, kanaal 25 (post Ouddorp) en het visserijkanaal P 2. Er werd op de automaat het Slijkgat uit gestuurd. Het wachtalarm stond bij op vijf minuten. De vaart was ongeveer 11 knopen. Er voeren op dat moment meerdere kotters naar buiten, een groepje van drie voor en een ander groepje van 4 à 5 kotters achter de GO 24. Ook kwam er een Engelse kotter naar binnen. De voor hem varende en de inkomende Engelse kotter had de schipper geplot op de radar. Hij had geen "guard-zone" ingesteld op de radar, wel de CPA-alarmfunctie op 0,2 mijl. Vanwege het goede zicht had de schipper zich niet gemeld bij de post Ouddorp. Op de radar zag hij zuidelijk van de uiterton een stipje op de radar, dat vermoedelijk een visserman was volgens de post Ouddorp. Een andere visser, de GO 20, had daarom gevraagd. Dit stipje had hij niet geplot. Na het passeren van de laatste boei, de SG 2, hield de schipper een koers aan van 320° en ging een koerslijn in de plotter zetten. Daarmee was hij, zo verklaarde hij, ongeveer een minuut bezig, toen hij opkeek en vlak voor zijn schip een verlichte stuurhut zag. Hij herkende de persoon die hij op de brug van de andere kotter zag staan. Terwijl hij naar de reguleur liep om te stoppen, schampte de GO 24 met de boeg het stuurboord achterschip van de andere kotter, ongeveer ter hoogte van de galg onder een geschatte hoek van 60° vanaf het voorschip van de andere kotter. De andere kotter was de "Jakoriwi" GO 58. De GO 24 lag ongeveer 0,25 mijl verderop stil, draaide bij en voer terug. Over de VHF vroeg de schipper of er geen gewonden waren of lekkage. Dat bleek niet zo te zijn. Hij bood ook nog aan om hem terug te slepen naar de haven, toen de GO 58 mogelijk motorschade leek te hebben, maar dat viel achteraf mee en was niet nodig. Zelf liet hij de machinist de schade aan het eigen schip opnemen. Er was alleen wat schaafschade bij het merk op de kop. De schipper gaf ruiterslijk toe dat hij niet goed de wacht had gelopen en beter om zich heen had moeten kijken. Er was geen hinder van omgevingslicht en ook niet van andere schepen. Hij dacht dat hij de kotter misschien had gemist omdat deze in de blinde hoek van de uiterton en de meetpaal zuidelijk daarvan zat of had gezeten. Na de aanvaring had hij gezien dat de andere kotter zijn visverlichting voer. De schipper noteerde de aanvaringspositie, deze was volgens hem 51° 52',35 N, 003° 37',37 O om 03.45 uur. Nadat de andere kotter de schade had opgenomen en de gegevens waren uitgewisseld zette de GO 24 na circa drie kwartier zijn reis voort.

De "Jakoriwi" GO 58 was zondagavond 28 mei, omstreeks 23.00 uur uit Stellingdam vertrokken om voor de kust van Goeree op tong te gaan vissen. Na een eerste trek in zuidwestelijke richting was de GO 58 omstreeks 03.30 uur bezig met de tweede trek, in noordoostelijke richting. Om ongeveer 02.30 uur was de wachtsman op post gekomen, hij had de eerste trek geslaperen en was uitgerust. Hij liep alleen op de brug. Hij voer al 13 jaar aan boord van kotters, waarvan de laatste tien jaar aan boord van de GO 58. Hij had in 2001 zijn SW 6-diploma gehaald en Marcom B in 1993. Er werd gevist met twee korren. De vaart van het vissersvaartuig was circa zes knopen door het water. De navigatieverlichting en de visverlichting waren helder brandend en op het achterschip brandde de dekverlichting. Er werd gestuurd op de automaat,

de koers was ongeveer 055°. De radar met Arpa stond bij op een bereik van 12 mijl en er werd genavigeerd op een kaartplotter. De wachtsman had een naderingsalarm op de radar ingesteld van 0,5 mijl. De marifoons stonden bij op kanaal 16, kanaal 25 en kanaal P 2. De GO 58 werd opgelopen door een Engelse kotter die naar binnen ging. Uit het Slijkgat zag de wachtsman een aantal uitvarende kotters naderen die hij plotte op de radar. Hij kon de navigatieverlichting van deze kotters goed zien. Ook de echo van wat later bleek de GO 24 te zijn, zag de wachtsman op de radar en plotte hij. De uitvarende kotters passeerden hem op korte afstanden van 0,1 à 0,5 mijl. Dit was gebruikelijk in dit gebied verklaarde de wachtsman. De echo van de latere GO 24 zou volgens de Arpa op 0,1 mijl achter hem langs gaan. De wachtsman vond dat niet alarmerend en zag er ook geen reden in om marifoon-contact te zoeken. Door de dichtbij, binnen een halve mijl, passerende schepen alarmeerde de guard-ring voortdurend. De wachtsman was in de stuurstoel gaan zitten en was bezig een shagje te draaien, toen hij plotseling een klap hoorde en voelde. De GO 58 helde sterk naar bakboord over en het achterschip werd weggeduwd. De wachtsman zag toen hij naar buiten keek dat ze stuurboordachter werden aangevaren door een andere kotter onder een hoek van ongeveer 45° vanaf het voorschip. De aanvaringspositie was volgens de wachtsman 51° 52',9 N en 003° 51',9 O, de tijd was 03.42 uur. Hij zag de naam van het andere schip en kort daarop riep de schipper van de GO 24, die hij nog van school kende, hem op en vroeg of hij naar kanaal 15 wilde gaan en of ze water maakten. Ook verontschuldigde de schipper van de GO 24 zich en zei zoiets van: "Sorry, ik had je niet gezien, ik was bezig met mijn computer". De wachtsman had direct de vaart uit de GO 58 gehaald. De schipper van de GO 58 was door de klap uit zijn bed geslingerd en daarbij licht gewond geraakt (tand door zijn lip). Hij kwam enkele minuten na de klap boven en nam het sturen over, waarna de wachtsman naar dek ging om de tuigen binnen te halen. Na overleg met de eigenaar van de GO 58 is de GO 58 teruggevoerd naar de haven, waar omstreeks 06.30 uur werd afgemeerd. De casco-schade van de GO 58 bedroeg circa € 66.000. De verwachting was dat het schip begin juli weer zou kunnen gaan vissen. De schipper van de GO 24 werd door het Openbaar Ministerie een boete opgelegd van € 1000, welke inmiddels is betaald. Hij hechtte eraan te verklaren dat er was betaald om van alles af te zijn, niet omdat er schuld werd erkend.

Een situatieschets met daarin de positie van de aanvaring en de daarin getekende treks van de GO 58 en de GO 24 is gevoegd als laatste bladzijde bij deze uitspraak.

### **Beschouwing**

Aanvaringen met vissers vinden veelal plaats aan het einde van een visweek, als de vermoeidheid heeft toegeslagen. In dit geval betrof het echter een aanvaring helemaal aan het begin van de visweek, waar de vermoeidheid geen rol speelde maar meer het routinematig handelen.

#### *De scheepsramp*

De "Jakoriwi" GO 58 was in de vroege ochtend bezig met de tweede trek op een noordoostelijke koers van ongeveer 055°, vaart 6 knopen, kort boven de verkennings-

## U 12

ton van het Slijkgat. Uit het Slijkgat kwamen omstreeks die tijd meerdere vissersvaartuigen naar buiten stomen. Ze passeerden de vissende GO 58 soms op korte afstand, waardoor het op een halve mijl ingestelde radar-guard-alarm regelmatig signaleerde. De wachtsman had de naderende vissers wel gezien en ook geplot, maar ging ervan uit dat ze hem wel vrij zouden varen, daarmede zijn lot in handen van anderen leggend. Ook de latere GO 24 had hij wel geplot met de Arpa, deze zou 0,1 mijl achter hem langs gaan, maar hij volgde dit schip verder niet, niet op de radar noch visueel. Het radar-guard-alarm van dit vaartuig had hij geaccepteerd. Hij zat op de brug in de stoel een shagje te rollen en keek niet echt naar buiten, toen hij om 03.42 uur plotseling een klap voelde en de GO 58 zwaar over bakboord helde, als gevolg van de aanvaring door de onder een hoek van ongeveer 45° vanaf het voorschip binnenkomende en circa 11 knopen varende GO 24. Aan boord van dat vaartuig was de schipper, die de wacht had op de brug, bezig met het instellen van koersen op de kaartplotter en had gedurende enige tijd ook niet naar buiten of op de radar gekeken, en voor zover hij al had gekeken, hij had de GO 58 in ieder geval niet gezien. Hij had de GO 58 niet geplot, niet toegewezen aan de Arpa, terwijl hij de radar-guard-alarmering uit had staan. De GO 58 kon dus ongemerkt naderbij komen zonder dat er een alarmering op de elektronisch goed uitgeruste brug van de GO 24 afging en omdat de schipper onvoldoende naar buiten of op de radar keek. Gelukkig stuiterde en schampste de neus van de GO 24 langs de reling en de stootrand van het potdeksel van de GO 58 weg naar het achterschip, waardoor de gevolgen uiteindelijk meevielen.

### *Het uitwijken*

De GO 58 was vissende en had zijn vis- en navigatielichten helder brandend. De GO 24 was stomend en voer zijn navigatielichten. Ingevolge Voorschrift 18 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972 was de GO 24 uitwijkplichtig voor het vissende vaartuig en had (ingevolge Voorschrift 16) bijtijds ruim voldoende maatregelen moeten nemen om goed vrij te blijven. De schipper deed dat niet. Hij heeft dan ook schuld aan de aanvaring. Doch dit betekent niet dat de wachtsman aan boord van de GO 58 dan maar zijn shagje kon gaan rollen in de stoel en niet hoefde uit te kijken en/of te handelen. Hij moest goed in de gaten houden of er geen gevaar voor aanvaring ontstond en indien het schip dat moest uitwijken dit niet doet en de schepen zo dicht bij elkaar komen dat een aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, diende hij maatregelen te nemen, die het beste hadden kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring (Voorschrift 17 sub b). Dit heeft hij nagelaten en hij heeft dan ook medeschuld aan de aanvaring.

### *Het uitkijken*

Hoewel het zicht goed was, zagen de schepen elkaar pas toen de aanvaring al min of meer plaatsvond. Aan boord van beide schepen is dus niet goed uitgekeken, niet visueel en onvoldoende op radar. De wachtsman aan boord van de GO 58 had wel op de radar gekeken en de andere kotter geplot, deze zou volgens de Arpa op 0,1 mijl achter hem langs gaan, maar hij ging ervan uit dat de ander hem wel zag en niet tegen hem aan zou varen. Hij volgde het verloop van het nabij passeren van de andere kotter niet, niet visueel noch op de radar. Dit getuigt van een flinke mate van

nonchalance, van slecht zeemanschap. Hij hield zich niet alleen niet aan Voorschrift 5 (goed uitkijken met alle beschikbare middelen teneinde een beoordeling van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken), maar handelde ook in strijd met Voorschrift 7 sub a (elk schip dient alle beschikbare middelen te gebruiken om te bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat) en sub c (vooral geen gevolgtrekkingen maken op grond van summere gegevens verkregen met behulp van radar). De schipper van de GO 24 erkende dat hij onvoldoende had uitgekeken. Ter zitting persisteerde hij niet langer dan een minuut met de plotter bezig te zijn geweest. Als hij daaraan voorafgaande goed zou hebben uitgekeken, had hij de zich iets aan bakboord vooruit en inmiddels tot ongeveer 300 meter afstand genaderde GO 58 toch hebben moeten zien. Volgens een relatief plot kwam de GO 58 naderbij in een theoretisch min of meer constante relatieve peiling van ongeveer 27° over bakboord. Een richting waarin zich mogelijk de portaalmast zou hebben kunnen bevinden. De schipper verklaarde echter ter zitting dat de bak of portaalmasten vooruit geen zichtbeperking vormden. De schipper had wel op de radar gekeken, maar de naderende GO 58 niet als zodanig onderkend en dus ook niet aangewezen aan de Arpa, waardoor de CPA-alarmfunctie van 0,2 mijl niet werkte. Zijn radar had wel een afstand-alarmfunctie (radar-guard), maar die had hij niet ingesteld. Omdat vissersvaartuigen nog geen verplichting hebben om AIS-gegevens uit te zenden, en de GO 58 hiermee niet was uitgerust, was de GO 58 ook niet zichtbaar op de zich aan boord van de GO 24 bevindende AIS-ontvanger. De schipper van de GO 24 heeft niet goed uitgekeken, zowel visueel als op de radar, en handelde in strijd met Voorschrift 5 en Voorschrift 7 sub b (er dient een juist gebruik te worden gemaakt van radarapparatuur).

#### *Verlichting op de brug*

De wachtsman van de GO 58 zat ten tijde van de aanvaring op de brug in de stoel een shagje te rollen. Hij kon dit blindelings, ook in het donker, en had geen verlichting aan op de brug, zo verklaarde hij desgevraagd ter zitting. De schipper van de GO 24 keek ten tijde van de aanvaring op en keek vlak voor hem in een verlichte brug van het andere vissersvaartuig, waar hij de wachtsman, waarmee hij op school had gezeten, herkende. De verklaringen van beide wachtslieden zijn op dit punt dus tegenstrijdig. Hoe het ook zij, de Raad wil er in ieder geval op wijzen dat verlichting op de brug van een schip bij nacht uit den boze is, omdat dit het nachtzien ernstig belemmert.

#### *De aanvaringspositie*

De aanvaring vond plaats omstreeks 03.42 uur in een peiling van ongeveer 010° van de verkenningston Slijkgat op een afstand van circa 0,95 mijl, net buiten het Slijkgat in open zee. Deze positie komt overeen met de door de GO 58 opgegeven aanvaringspositie en de videobeelden van het radarbeeld van Hoek van Holland, waar op verzoek van de Raad een incidentregistratie van was gemaakt. Wetende dat er omstreeks die tijd een groot aantal kotters uit Slijkgat naar buiten komen stomen op weg naar de visgronden, was het niet erg verstandig van de schipper en de wachtsman van de GO 58 om op dat moment dwars voor de uitgang van dat vaarwater over te vissen. Dat is bijna vragen om moeilijkheden, om gevaarlijke situaties, wat dan ook gebeurde. De schipper van de GO 24 had in zijn verklaring

## U 12

tegenover het KLPD een positie opgegeven die ongeveer 9 mijl om de west lag van de werkelijke aanvaringspositie om 03.42 uur. De schipper had ter zitting hier geen verklaring voor, de positie was niet correct. De Raad gaat uit van een verkeerde positienotering achteraf. Hoe dan ook, de aanvaring vond omstreeks 03.42 uur plaats iets ten noordoosten van de verkenningston Slijkgat.

### *Conclusie*

Hoewel niet verboden, was het was niet erg verstandig van de GO 58 om in de vroege ochtend, toen alle kotters naar buiten kwamen, dwars voor de uitgang van het Slijkgat te gaan vissen. De uitstomende kotters moeten, eenmaal uit het vaarwater, weliswaar wijken voor een vissend vaartuig, maar het is dan wel zaak om aan boord van het vissende vaartuig alert de wacht te lopen en goed uit te kijken. Dit gebeurde niet en er vond een aanvaring plaats tussen de twee vissersvaartuigen, bij goed zicht aan het begin van de visweek, met gelukkig slechts materiële schade. De aanvaring kon plaatsvinden omdat de wachtsman aan boord van de GO 58 dacht dat de ander hem wel zou zien en vrij zou varen en niet goed meer uitkeek, terwijl de ander, de schipper van de GO 24, welk vaartuig in feite moest uitwijken, op dat moment ook niet goed uitkeek, en de GO 58 pas zag vlak voor hij tegen dat vaartuig aanvoer.

De schipper van de GO 24 heeft niet goed uitgekeken en had moeten uitwijken voor de vissende GO 58. Hij heeft schuld aan de aanvaring. Bij de bepaling van de strafmaat heeft de Raad er rekening mee gehouden dat de schipper ter zitting er niet om heen draaide, ruiterlijk zijn fouten erkende en ervan had geleerd.

De wachtsman van de GO 58 heeft eveneens niet goed uitgekeken en geen maatregelen genomen om de aanvaring te vermijden toen de GO 24 zo dichtbij was dat de aanvaring door een handeling van dit vaartuig alléén niet kon worden vermeden. Hij heeft medeschuld aan de aanvaring.

### *Beslissing*

De Raad straft schipper P.J. G., geboren op 1 september 1975 en wonende te Ouddorp, wegens zijn schuld aan de ramp, door hem de bevoegdheid om te varen als schipper aan boord van een zeevissersvaartuig te ontnemen voor de periode van één week.

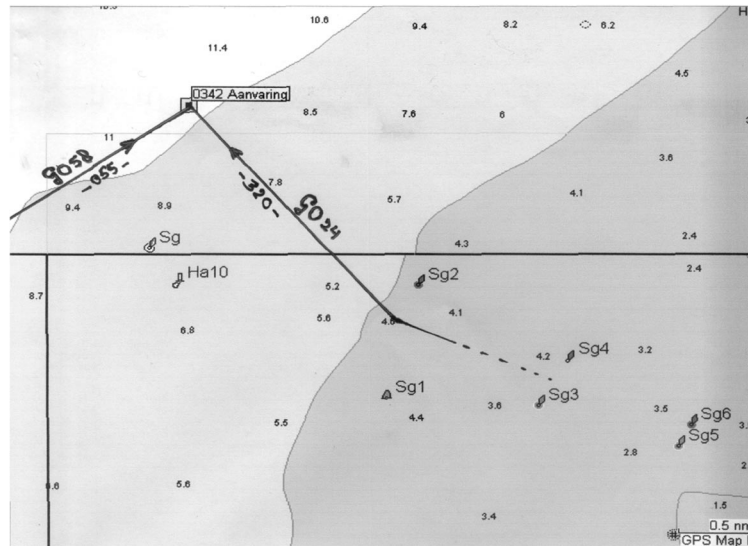
De Raad straft wachtsman L. H., geboren op 3 mei 1975 en wonende te Hellevoetsluis, wegens zijn medeschuld aan de ramp, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

### *Leringen*

1. Bij nacht geen witte verlichting op de brug, dit vermindert het nachtzien.
2. Niet voor de uitgang van een vaarwater vissen, indien daaruit verwachtbaar kotters naar buiten komen varen.



3. Door ervan uit te gaan dat de ander wel zal uitkijken en uitwijken, leg je je lot in andermans handen. Zorg er daarom voor altijd zelf nog iets te kunnen doen om een aanvaring te voorkomen, indien de ander daarin faalt.
4. Als de radar voorzien is van een guardring-alarmfunctie, deze ook gebruiken
5. Niet blindvaren op Arpa-gegevens, zeker niet bij kleine CPA's. Ook voor vissers onder elkaar zijn passeerafstanden van 0,1 mijl wel erg klein.
6. Bedacht zijn op de zichtbeperkingen van de bak en portaalmasten.



Aldus gedaan door mr. E.A. Bik, plaatsvervangend voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, J. van Urk en J.F. Jongbloed, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door plaatsvervangend voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 2 mei 2007.

E.A. Bik, plaatsvervangend voorzitter  
D.J. Pimentel, 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