

Nr. 15

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 25 oktober 2006 waarbij de Nederlandse productentanker "Visten" in aanvaring kwam met het Zweedse vissersvaartuig "Eros".

Betrokkene: tweede stuurman K. S.

Op 25 oktober 2006 is de Nederlandse productentanker "Visten", in aanvaring gekomen met het Zweedse vissersvaartuig "Eros". Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 13 februari 2007 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 tweede stuurman van de Nederlandse productentanker "Visten", K. S., wonende te Stargard Szczecins, Polen.

1. Gang van het gehouden onderzoek:

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

1. een staat van inlichtingen betreffende de Nederlandse productentanker "Visten";
2. een brief d.d. 16 November 2006, ref. 080202-06-17325, van B. Molin van de Swedish Maritime Safety Inspectorate aan E. van Leeuwen van de Inspectie Verkeer en Watersaat, inclusief bijlagen;
3. een e-mail d.d. 13 december 2006 van M. Castel van DBF Communicatie aan C. Kouwenberg van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, inclusief bijlage (Nederlandse vertaling van een verklaring van de kapitein van de "Eros");
4. een Reporting Format-Collision, Rev 07/04;
5. een Log Extract no. 02-2006, d.d. 25-10-06 van Barber Ship Management;
6. een Report on Undesired Event, d.d. 25-10-06, Rev 00/03;
7. een Crew List-passports van het ms. "Visten" d.d. 16-10-2006;
8. een kopie van een Survey Report M/T Visten van Blekinge Marine Independent Surveyors, ref. 06-0643;
9. een e-mail d.d. 16-01-2007 van E. van Leeuwen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan Info Ahlmarco (de heer Geurten);
10. een e-mail d.d. 18 januari 2007 van Info Ahlmarco (Hans Geurten) aan E. van Leeuwen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
11. Diplomagegevens van Z. Zalewski en K. S.;

U 15

12. een kopie van een rapport van de Swedish Maritime Safety Inspectorate, ref. nr. 080202-06-17325/080201-06-17303;
13. een DVD met beelden gemaakt door de Zweedse Kustwacht;
14. een door kapitein Z. Zalewski overgelegde kopie van de Standing Orders van het M/T Visten, d.d. 26 Aug 2006;
15. kopieën van het Poolse zeevaarddiploma van tweede stuurman K. S. en het Nederlandse Vaarbevoegdheidsbewijs van Erkenning van dit diploma.

Op 21 juni 2007 heeft een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 12 van het Koninklijk Besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 december 1972, Stb. 755), kapitein Z. Zalewski als getuige gehoord. Bij deze hoorzitting was de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen aanwezig.

Tijdens de hoorzitting was een tolk Nederlands-Pools-Nederlands aanwezig. Mr. J.A.J. Geurten was als raadsman van tweede stuurman K. S. aanwezig tijdens deze hoorzitting en hij werd in de gelegenheid gesteld vragen aan de getuige te stellen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 21 juni 2007. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart, M. Vlag.

De Raad hoorde tweede stuurman K. S. als betrokkene.

Tweede stuurman K. S. werd bijgestaan door zijn raadsman mr. J.A.J. Geurten, directeur van Ahlmarco B.V. te Hilversum.

Tijdens de hoorzitting was een tolk Nederlands-Pools-Nederlands aanwezig.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 13 februari 2006 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem en zijn raadsman de gelegenheid ter verdediging aan te voeren hetgeen zij dienstig achten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene en zijn raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Visten" is een Nederlandse productentanker, in eigendom van Ahlmarco B.V. te Hilversum. Het schip is gebouwd in 1990, is 99,57 meter lang en meet 3987 bruto registerton. Het wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 3235 kW. Ten tijde van het ongeval waren 11 bemanningsleden aan boord.

B. Het ongeval

Aan de Zweedse autoriteiten hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein Z. Zalewski, van de productentanker "Visten":

On the 25th of October 2006:

14.30 hours: Dropped Karlshamn pilot.

15.00 hours: I left the bridge, watch level no 1, off. on watch was second officer, good visibility.

Ordinary traffic, no any collision situation, vessel on charted course 124°, speed ca 10 kn, full speed (pitch 70%).

Second officer was instructed to reduce pitch a little bit, if any main engine overload occurred.

16.55 hours: when I was in my cabin, I heard the ship's siren. I went immediately to the bridge. Our vessel was in altering mode, changing to port and fishing vessel was close to our starboard side – aft part – touching side to side. I reduced pitch propeller to minimum. After a while the distance increased to ca 100 meters and both fishing vessel and our ship laid in a drift.

17.00 hours: visual inspection on the ship side – no damages, only scratches. I tried to contact directly with fishing vessel by VHF, but due to difficulties in language, I called the Swedish Coast Guard on channel 16 and informed about situation. I was asked to maintain present position and be on stand-by.

17.35 hours: fishing vessel resumed voyage toward to Karlskrona with speed ca 9 knot.

19.25 hours: got permission from Swedish Coast Guard to continue voyage; Resumed voyage.

Tweede stuurman K. S., van de productentanker "Visten":

I have taken over my watch at the bridge at 14.20 hours.

All navigational equipment were working normal. Two radars on range left 6 Nm. Right 6 Nm. And AIS system and electronic chart and two VHF channels: 16 and 13.

Weather: visibility good, wind SW 5–4, Sea 4.

I have observed one target on starboard bow. Object I received as a fishing vessel range 6 Nm. CPA ABT 1.5 Nm. behind of ship.

I have observed CPA of the fishing vessel; was changing in times. I changed starboard radar range to 3 Nm. My observation was continually, situation was clear of collision.

In the moment I received at control panel- engine overload alarm, which was repeated. That way I have lost for a while control of situation. After I adjusted pitch according to duty engineer, I have backed to observation target on radar. I called by VHF channel 16 to fishing vessel but nobody answered. Additional started typhon signal: 5 short blasts. No reaction. from fishing vessel side. Fishing vessel did not change course and speed.

U 15

Due to dropped CPA below 0.5 Nm. I made anti-collision manoeuvring: wheel put to port.

Finally we touched slightly, the same as approaching pilot boat, with fishing vessel starboard side in front of superstructure deck. Visten and fishing vessel during collision were on the same courses. We have not received information from fishing vessel about any damage.

Matroos Z. Smolak, van de productentanker "Visten":

Yesterday afternoon I was on poop deck starboard side, painting the deck as instructed by chief officer. Around 17.00 hours I heard our ship's short signals and I noted the fishing vessel in our starboard abeam approaching to us. Our vessel was altering to port. In short time the fishing vessel touched our starboard side, front of superstructure – side to side. I had not seen any damages on the fishing vessel.

Hoofdwerktuigkundige A. Dudzik, van de productentanker "Visten":

Yesterday on 25-10-2006 at 15.50 hours and at 16.43 hours we had ME HT Cooling Water Temperature Alarm TIAH078. This alarm is marked as RED, and the officer on watch is obligatory to reduce load on ME. The alarm had occurred when change wind or wave direction, sea deep or current can be also cause. After phone contact with bridge, adequate load ME was setting. At 17.05 hours Cpt. informed that we had small collision with a fishing boat. Engine room and steering room were checked (walls, bilges spaces and cofferdams), all equipment found in good condition. On Cpt. order additional ST – BY in engine room from 17.15 to 19.37 hours was kept.

Kapitein G. Holmberg, van het vissersvaartuig "Eros":

We voeren om 04.45 uur uit met de "Eros" vanaf Hasslö op koers naar Yttertorpet. Het weer was mooi, zonnig en de zee was redelijk rustig. Na ruim twee uur varen werd het trawl net om 07.15 uur uitgezet. Het trawl net werd tot 15.50 uur naar de positie 56° 50',90 N, 15° 20',22 O gesleept. Na het trawl net daar te hebben binnengehaald begaven we ons richting Karlskrona, waar we de vangst zouden lossen en ijs aan boord zouden nemen. De snelheid was 8 à 8,5 knopen. De "Eros" voer op de automatische piloot op een koers van circa 035°. Het weer was nog steeds mooi en zonnig. De wind was 6 à 8 m/sec uit westzuid-westelijke richting. We hielden drie uur de wacht. Ik had Jens Pettersson om 14.30 uur afgelost. Ik was alleen op de brug en stond zelf op de uitkijk met steun van de radar. Het zicht was zeer goed. Toen ik na 45 minuten varen na afloop van het vissen bezig was met enig papierwerk, draaide ik mij om naar de kaartentafel die achter me stond en zag toen plotseling een blauwe "muur" voor me op amper een halve meter afstand. Ik begreep meteen dat we in aanvaring zouden komen en direct daarna botste het blauwe vaartuig achter op de "Eros" aan bakboordzijde. Het vaartuig, dat de olietanker "Visten" bleek te zijn, passeerde de "Eros" vrij snel aan bakboordzijde, welke van achteren naar voren over een lengte van 3 à 4 meter werd ingedrukt. Toen het vaartuig afstand kon nemen, werd de achterzijde van de "Eros" met nog meer kracht ingedrukt. De machinist, Jens Pettersson, was voor en tijdens de

aanvaring bezig om benedendeks vis in te pakken. De matroos Darivsz Bukanski was op het dek bezig kabeljauw schoon te maken. Noch Darivsz, noch Pettersson hebben iets gezien voor de aanvaring een feit was. Jens Pettersson raakte gewond aan zijn hand toen hij, als gevolg van de aanvaring, ten val kwam.

De "Eros" hield tijdens de aanvaring koers en snelheid. Ik had geen tijd om de automatische piloot uit te schakelen en over te gaan op handbediening. Naar mijn mening kwam de "Visten" vlak achter de "Eros" snel aanvaren. Volgens de informatie die ik vlak na de aanvaring van de Kustwacht, Mikael Nilsson, kreeg, zou de "Visten" op weg zijn van Karlshamn naar Gdansk met een koers van 199° of 120°. Hoe de "Visten" in de positie kwam die zij had toen ik het vaartuig voor het eerst zag, is mij onbekend. De aanvaring vond plaats om 16.50 uur op positie 55° 72' N, 15° 27',55 O. De "Visten" stopte de motor en ik deed een poging om in het Engels met de schipper te communiceren. Ik stelde de vraag waarom hij geen bocht of manoeuvre had gemaakt, maar kreeg geen antwoord. De schipper van de "Visten" vroeg mij via de radio hoeveel geld ik moest hebben voor de aanvaring. Het gesprek werd door verscheidene vissersschepen in de buurt afgeluisterd. De Kustwacht was na circa 30 minuten na de aanvaring ter plaatse en gaf de "Visten" het bevel stand-by te blijven, maar kon niet aan boord gaan van de "Visten" vanwege een tamelijk hoge zee, 0,5 à 1 meter hoge golven. De Kustwacht maakte video-opnamen van de "Visten" waarop verfbeschadigingen te zien zijn vanaf ongeveer midscheeps op de "Visten" tot achter aan stuurboordzijde. Er zijn geen geluidssignalen afgegeven door een van de schepen. De fluit van de "Eros" werkte goed. Er is voor de aanvaring geen communicatie geweest via de marifoon. De "Eros" heeft grote schade opgelopen, maar we konden op eigen kracht naar Hasslö varen, waar het vaartuig op 27 oktober is geïnspecteerd door inspecteur Kenneth Berggren en een vertegenwoordiger van een werf.

3. Op 21 mei 2007 heeft een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 12 van het Koninklijk Besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 december 1972, Stb. 755), als getuige gehoord:

Kapitein Z. Zalewski:

Ik heb het Poolse diploma Kapitein Grote Handelsvaart en een Nederlandse erkenning van dit diploma. De tweede stuurman had het Poolse diploma Tweede Klasse en eveneens een Nederlandse erkenning.

Wij voeren deze reis onder Barber Shipping, waarvan de heer A. Rask de superintendent was.

De reisvoorbereiding wordt door de tweede stuurman gemaakt. In die voorbereiding wordt ook het wachtniveau vermeld. In de voorbereiding voor deze route stond een wachtniveau 1 vermeld, tenzij de situatie wijzigt. Dan treden de standing orders in werking. Ik overleg u een kopie van de standing orders. Ik had de reisvoorbereiding geaccordeerd. Ik heb deze reis heel erg vaak gemaakt.

U 15

Ik kende deze tweede stuurman al acht jaar. Ik acht hem zeer bekwaam en heb nooit problemen met hem gehad. Ik vaar nu nog steeds met hem.

Bij vertrek was ik samen met de loods op de brug. De tweede stuurman stond toen voor op de bak. Om ongeveer 14.20 uur kwam hij op de brug en om ongeveer 14.30 uur heeft hij de loods naar beneden begeleid. Dat was ongeveer tien mijl uit de kust. Om ongeveer 15.00 uur heb ik de wacht aan de tweede stuurman overgedragen. Alleen hij en ik waren toen op de brug. Toen ik van de brug ging, was alleen de tweede stuurman nog op de brug. Hij fungeerde dus tevens als uitkijk. Het weer was goed en het zicht bedroeg ongeveer twaalf mijl. Er werd gestuurd op de automatische piloot. Er was weinig scheepvaart; wij voeren namelijk buiten het gebied waar veel scheepvaart was. Ik beschouwde het gebied waar wij toen voeren als "open zee", waar volgens de rederijvoorschriften van Barber Shipping wachtniveau 1 gold. Ik ben bekend met de STCW-code. U laat mij een kopie uit een gedeelte van de betreffende zeekaart zien. U toont daarin een verkeersroute en u vertelt mij dat de Zweedse autoriteiten die route als een uitkijkniveau 2 beschouwen, waarbij een extra uitkijk op de brug aanwezig dient te zijn. Wij waren echter nog niet in die verkeersroute aangekomen en de aanvaring heeft daar ook niet plaatsgevonden.

De tweede stuurman had geen concrete instructies om mij te waarschuwen als wij bij die route zouden aankomen. De standing orders luiden onder meer dat als de officier van de wacht niet kan vermijden dat de onderlinge afstand tussen ons eigen schip en een ander schip kleiner wordt dan een halve mijl, de kapitein moet worden gewaarschuwd. Dit impliceert dat de officier van de wacht acties mag ondernemen om de onderlinge afstand te vergroten.

Op een gegeven moment hoorde ik de scheepshoorn. Het schip helde over als gevolg van de roeruitslag naar bakboord. Ik ben toen direct vanuit mijn hut naar de brug gegaan. Ik heb geen klap van een aanvaring gevoeld. Toen ik op de brug kwam, heb ik de pitch op nul gezet. Ik kon het vissersschip duidelijk zien. Het lag tegen ons aan, met haar bakboordzijde tegen onze stuurboordzijde. Het lag dus met ons mee, dat schip draaide niet. Volgens mij was er niemand op de brug van de "Eros" aanwezig. Dat maakte ik ook op uit het feit dat dit schip in het geheel niet van koers veranderde.

Even later zijn wij ongeveer honderd meter uit elkaar gedreven. Wij hebben ongeveer een half uur stil gelegen. Wij werden door de "Eros" in het Zweeds opgeroepen. Ik kon niet verstaan wat er werd gezegd en wij hebben om die reden verder niet met de "Eros" gecommuniceerd. Ik heb de Kustwacht opgeroepen en gezegd dat wij contact hadden gehad met een vissersschip. De communicatie met de Kustwacht ging in het Engels. Ik heb destijds ingeschat dat het oproepen van de Kustwacht voldoende was en dat ik geen contact met het MRCC hoefde op te nemen. Ik ging ervan uit dat als het MRCC gewaarschuwd moest worden, dat dit door de Kustwacht zou worden gedaan. De tweede stuurman stond inmiddels aan het roer en hij stuurde met de hand. Ik kan mij niet meer herinneren wat de stand van het roer toen was.

Er stonden twee radars bij, beide op het zesmijlsbereik. Een van de radars heeft een blinde sector bij het bakboordachterschip. De "Eros" kan dus niet in die sector hebben gezeten. Beide radars hadden een Arpa-functie. De tweede stuurman was goed bekend met de werking van de Arpa. Hij werkte al acht jaar op dit soort schepen. De tweede stuurman kreeg om ongeveer 16.45 uur een "main engine overload alarm". Dit gebeurt als met het maximum vermogen wordt gevaren na het

vertrek uit een haven en de pitch te groot is ingesteld. Dat was toen het geval. Ook de reizen ervoor had hij deze alarmen wel eens gehad. De instructies in zo'n geval luiden dat de pitch van de schroef iets moet worden teruggenomen, van 70 naar 65, hetgeen ongeveer vijf seconden duurt. Deze terugname van de pitch kan je niet horen. De alarmen komen ook binnen bij de WTK van de wacht en binnen andere algemeen toegankelijke ruimten zoals bijvoorbeeld de messroom. Tijdens het betreffende alarm was er een WTK in de machinekamer. Deze heeft het alarm geaccepteerd en met de brug getelefoneerd, waarbij hij heeft doorgegeven dat de pitch moest worden teruggenomen. Na 17.00 uur is de machinekamer onbemand. Ons schip heeft als gevolg van de aanvaring geen schade opgelopen. Ik heb geen schade aan de "Eros" geconstateerd. Later heb ik van de rederij vernomen dat de "Eros" grote schade aan de romp had opgelopen. Het bleek dat de "Eros" een 46 jaar oud, houten schip was.

U zegt mij dat in het dossier wordt vermeld dat ik na de aanvaring aan de "Eros" gevraagd zou hebben hoeveel geld ze wilden hebben. Ik ontken dat ik iets dergelijks heb gezegd, sterker nog, ik heb in het geheel niet met de "Eros" gecommuniceerd in verband met de taalproblemen. De "Visten" heeft een magnetisch peilkompas met een repeater. Er is tevens een gyrokompas met drie repeaters, waarvan twee op de brugvleugels en waarvoor ook peiltoestellen aanwezig zijn. In mijn hut is geen VHF aanwezig, evenmin een gyro repeater. Er is een wachtalarm op de brug. Dit staat ingesteld op vijftien minuten. Ik kan dat alarm in mijn hut horen. Die middag is het niet afgegaan.

4. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad op 21 juni 2007 heeft aanvullend verklaard:

Tweede stuurman K. S.:

Ik heb de in het Nederlands opgestelde verklaring van kapitein Z. Zalewski, die tijdens een eerder gehouden hoorzitting van de Raad voor de Scheepvaart is afgelegd, in goede orde ontvangen. U geeft mij nu de gelegenheid deze verklaring, door de hier aanwezige tolk in het Pools vertaald, aan te horen. Nadat dit is gebeurd kan ik u vertellen dat ik de verklaring goed heb begrepen en daar geen commentaar op heb.

De door u aan mij overgelegde NAW-gegevens van mij zijn correct. Ik overleg u mijn Poolse zeevaardiploma's en de Nederlandse erkenning daarvan. U mag hiervan kopieën maken.

U toont mij een door mij zelf op 26 oktober 2006 in Gdansk in het Engels afgelegde verklaring. Ik ken deze verklaring en ik blijf daarbij.

Ik ben in 1981 gaan varen. Ik ben nu 45 jaar oud. Ik ben niet eerder bij een aanvaring betrokken geweest. Ik vaar sinds 1991 bij deze rederij en ik vaar er nog steeds als tweede stuurman.

Ik liep in de haven de wacht van 00.00 tot 06.00 uur en van 12.00 tot 18.00 uur. Op

U 15

zee liep ik de wacht van 00.00 tot 04.00 uur en van 12.00 tot 16.00 uur. De morgen voor het vertrek heb ik gerust.

Ik had als tweede stuurman de reisvoorbereiding gedaan. Ik heb de gyrokompassen gecontroleerd. Er zijn drie repeaters: twee op beide brugvleugels en een op de brug zelf. Het klaarmaken van de brug geschiedt door de officier die daarna de wacht gaat lopen. In dit geval was ik dit zelf. U toont mij de standing orders die mede door mij zijn ondertekend. Ik ken deze orders dus. Tijdens het klaarmaken van de brug heb ik twee VHF's bijgezet; beide stonden op vol vermogen.

Ik was bij vertrek aanwezig op het voorschip. Na de manoeuvres ben ik naar de brug gegaan.

Toen het zover was, heb ik de loods naar beneden begeleid om hem te ontschepen. Daarna ben ik weer naar de brug gegaan.

Om 15.00 uur heb ik de wacht van de kapitein overgenomen. Het wachtniveau dat hij aan mij had doorgegeven was niveau 1. Wachtniveau 2 gaat in als wij in een gebied varen met drukke scheepvaart, tijdens slecht zicht en gedurende de nacht.

Toen de kapitein van de brug ging was er weinig scheepvaart.

Op een gegeven moment kreeg ik een schip over stuurboord op de radar in beeld, op zo'n zes mijl afstand. Ik heb toen het volgsysteem ingeschakeld. Ik zag dit schip ook door de verrekijker. Ik heb het in het geheel niet gepeild met het peilkompas op de brugvleugel. In eerste instantie bleek uit de Arpa dat de CPA ongeveer anderhalve mijl zou zijn, en achter ons langs. Daarna veranderde de CPA voortdurend, waarschijnlijk door het vaargedrag van dat schip, dat later de "Eros" bleek te zijn. Het was voor mij echter nog geen reden om het schip op het kompas te gaan peilen, omdat de CPA telkens achter ons langs bleef. De radar heeft een blinde sector naar voren, maar niet in de richting van de "Eros". Ik kan mij niet meer herinneren of er nog andere schepen op de radar waren. De scheepssnelheid die in de Arpa wordt ingevoerd is afkomstig van de GPS.

Om ongeveer 16.45 uur kreeg ik overload alarmeren van de motor. Dit gebeurde achtereenvolgens drie keer. Ik werd door de machinekamer over deze alarmeren telefonisch gebeld. De instructies luiden dat in zo'n geval de pitch teruggenomen moet worden, hetgeen direct kan gebeuren. Ik haalde de pitch terug van ongeveer 70 naar ongeveer 65. De snelheid van het schip vermindert dan, maar ik weet niet precies hoeveel. Door onze vaartvermindering verminderde de CPA eveneens. Ik bleef de "Eros" aldoor op de radar volgen. Het anti-aanvaringsalarm op de radar was ingesteld op 0,3 mijl. Als een echo binnen dit bereik komt, gaat een geluidsalarm af. Ik vind deze afstand niet te klein, in de zeepraktijk wordt dat regelmatig gebruikt. Door het afgaan van de overload alarmeren is mijn observeren van de "Eros" verminderd, maar de CPA was toen nog steeds veilig.

Ik zag de "Eros" voor het eerst met het blote oog, toen zij op ongeveer 3 à 3½ mijl zat.

Ik kon uit de vaart van de "Eros" afleiden dat dit schip niet aan het vissen was.

Toen de "Eros" dichterbij was, kon ik de mand van het vismerk goed zien.

Nadat ik klaar was met het afwerken van de overload alarmeren, zag ik de "Eros" nog steeds, maar ik weet niet meer hoever ze toen van ons af was.

Toen ik zag dat er gevaar voor aanvaring was, heb ik de "Eros" op VHF-kanaal 16 en 13 opgeroepen. Dit zijn de kanalen die op zee voor het oproepen van schepen worden gebruikt. Ik weet niet op welke kanalen vissersschepen uitluisteren. Daarna

heb ik een geluidssignaal gegeven en vervolgens ben ik bakboorduit gegaan zodat wij dezelfde koers als die van de "Eros" gingen voorliggen. Ik ben niet eerder uitgeweken omdat ik zowel visueel als op de radar zag dat er geen aanvaringsgevaar was. Ik kan u niet goed uitleggen waardoor het uiteindelijk toch tot een aanvaring is gekomen. Volgens mij had ik alles gedaan om dit te voorkomen. Ik neem aan dat de aanvaring is ontstaan door onze vaartvermindering.

Het wachalarm op de brug heeft aldoor bijgestaan. Het was ingesteld op vijftien minuten. Het is niet afgegaan.

Ik gaf de vijf korte stoten om aan te geven dat ik het vaargedrag van de "Eros" niet begreep.

Bij het uitwijken betekenen twee korte stoten dat er naar bakboord wordt uitgeweken; een korte stoot naar stuurboord. Ik weet dat ik in deze situatie als eerste uitwijkplichtig was.

Ik ken het STCW-verdrag; ook de regels met betrekking tot het wachtlopen.

De rederij heeft jegens mij geen disciplinaire maatregelen genomen. Ik heb ook geen boete van de Zweedse autoriteiten ontvangen. Ik kan u eventueel getuigschriften van de rederij over mijn functioneren overleggen.

5. Het standpunt van de Inspecteur

Op 25 oktober 2006 raakte de productentanker "Visten" in aanvaring met het Zweedse vissersvaartuig "Eros".

Toedracht

De "Visten" was die middag vanuit Karlshamn vertrokken voor een reis naar Gdansk. Het zicht was goed. De tweede stuurman liep alleen wacht. Hoewel men kort onder de kust zat en na verloop van tijd kruisend verkeer kon verwachten, was er geen uitkijk op de brug. Op een gegeven moment zag de tweede stuurman de "Eros" aan stuurboordzijde en plote deze op de radar op een afstand van ongeveer 6 mijl. Het schip leek achterlangs te gaan. Korte tijd hierna werd de aandacht van de stuurman afgeleid door een steeds terugkerend Main Engine Overload alarm. De stuurman had hierop contact met de machinekamer en nam de pitch van de schroef iets terug. Toen de stuurman klaar was met het alarm, wendde hij zich weer tot de radar om te kijken hoe het met de "Eros" stond. Hij zag dat de "Eros" te dichtbij kwam en riep hij het schip op. Toen deze geen antwoord gaf, gaf de stuurman geluidssignalen. Toen dit ook niet het voor hem gewenste effect had, maakte hij een uitwijkmanoeuvre naar bakboord. De "Visten" raakte de "Eros" met haar stuurboordzijde. Gelukkig bleef het bij materiële schade.

Conclusie

De tweede stuurman van de "Visten" heeft nagelaten een goede uitkijk te houden. In plaats van de koerskruiser aan stuurboord in de gaten te houden, hebben het alarm en de communicatie met de machinekamer zijn aandacht geheel in beslag genomen. Hij had zich moeten realiseren dat het verwerken van het alarm hem meer tijd en aandacht kostte dan het voeren van een veilige navigatie toeliet. Hij had zijn

U 15

aandacht bij de navigatie moeten houden of een uitkijk erbij moeten roepen, mogelijk zelfs direct de kapitein. Pas toen hij klaar was met het alarm, zag hij dat de "Eros" te dicht bij zat. De stuurman vertrouwde in zijn geheel op de gegevens van de Arpa en haar alarmeringen. De CPA-alarmering stond op slechts 0,3 mijl afgesteld.

Ook aan boord van de "Eros" heeft men niet goed invulling gegeven aan het aanvaringsreglement. Er kunnen vraagtekens gesteld worden ten aanzien van de uitkijk door de kapitein aan boord van de "Eros". Toen de aanvaring onvermijdelijk leek, had hij maatregelen kunnen en móeten treffen.

De "Visten" was primair uitwijkplichtig en heeft dit nagelaten. Ik acht de tweede stuurman van de "Visten" dan ook schuldig aan deze aanvaring en stel de Raad voor de vaarbevoegdheid van de tweede stuurman te onttrekken voor een periode van één week.

6. De pleitnotitie van mr. J.A.J. Geurten, raadsman van tweede stuurman K. S. luidt:

Uw Raad heeft een onderzoek ingesteld naar de aanvaring tussen de Nederlandse productentanker "Visten" en het Zweedse visserijvaartuig "Eros" en het handelen van de heer K. S. bij het ontstaan van deze aanvaring.

U onderzoekt de feiten en oordeelt naar aanleiding van deze feiten. Ik wil u graag wijzen op de volgende punten die van belang zijn bij uw oordeelsvorming.

1. De heer S. heeft de "Eros" tijdig opgemerkt en volgde de koers van de "Eros" op zijn instrumentarium. Door een machinealarm werd zijn aandacht van de "Eros" afgeleid en diende hij maatregelen te nemen in verband met het machinealarm.
2. De "Eros" kwam voor de "Visten" van stuurboordzijde en involge voorschrift 15 van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972 (IBVAZ) diende de "Visten" voor de "Eros" uit te wijken.
3. Doordat de aandacht van de heer S. voor de "Eros" was afgeleid door het machinealarm, is de heer S. te laat weer aandacht aan de "Eros" gaan besteden waardoor een aanvaring niet meer te vermijden was.
4. Naar mijn mening dient echter bij de mate van verwijtbaarheid van het gedrag van de heer S. rekening te worden gehouden met een aantal omstandigheden.
5. Als eerste is van belang dat de heer S. de tegenwoordigheid van geest heeft gehad de koers van de "Visten" zodanig bij te stellen dat slechts de stuurboordzijde van de "Visten" in aanraking kwam met de bakboordzijde van de "Eros". Zou de heer S. niet de beschreven tegenwoordigheid van geest hebben gehad, dan zou de "Eros" frontaal tegen de "Visten" aangevaren zijn met desastreuze gevolgen, zeker gezien het feit dat de "Eros" een oud houten schip was.
6. Daarnaast is van belang dat ook met betrekking tot de "Eros" sprake is van verwijtbaarheid. De "Eros" voer op de automatische piloot. De "Eros" heeft haar koers niet gewijzigd en tijdens het contact tussen beide schepen had de "Eros" nog steeds de snelheid waarop zij was ingesteld. Er was geen sprake van

een vermindering van de snelheid van de "Eros" en de "Eros" heeft ook geen poging gedaan de aanvaring te vermijden door middel van een koerswijziging. Involge voorschrift 17, letter c, IBVAZ had de "Eros" tijdig de nodige maatregelen moeten treffen om een aanvaring te voorkomen nu de "Visten" deze maatregelen niet tijdig nam. Een en ander ontsloeg de "Visten" niet van de verplichting zelf de nodige maatregelen te treffen maar dat doet niets af aan de verplichting van de "Eros" ook de nodige maatregelen te treffen. Door de kapitein van de "Eros" is in zijn verklaring een aantal argumenten aangevoerd ter verdediging van zijn stelling dat hij de "Visten" pas op het laatste moment heeft gezien, maar ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat deze argumenten mogelijk niet de juiste gang van zaken is weergegeven. Zo zou hij verblind zijn geweest door de zon terwijl hij tevens verklaarde dat hij de rolgordijnen voor de ramen naar beneden had gedaan die niet zichtbelemmerend werken maar wel verblinding door het zonlicht tegen gaan. Zo stelt deze kapitein ook dat de "Eros" door de "Visten" van achteren naar voren over een lengte van 3 à 4 meter werd ingedrukt bij een eerste contact en bij het afstand nemen de achterzijde van de "Eros" met nog meer kracht werd ingedrukt, dit terwijl uit alle rapporten blijkt dat de slechts de zijkant van de schepen elkaar geraakt hebben. Hij stelt ook dat de kapitein van de "Visten" hem over de radio zou hebben gevraagd hoeveel geld hij wilde hebben terwijl de kapitein van de "Visten" heeft verklaard vanwege taalproblemen in het geheel niet met de "Eros" te hebben kunnen communiceren. De kapitein van de "Eros" stelt in zijn verklaring ook dat er geen geluidsignalen zijn gegeven door een van de schepen terwijl volgens de verklaringen van de kapitein van de "Visten" en van een van de andere werkzame personen op de "Visten" duidelijke geluidsignalen zijn afgegeven door de "Visten" voorafgaand aan de aanvaring. Door de kapitein van de "Visten" is in zijn getuigenverklaring het vermoeden geuit dat de brug van de "Eros" niet bemand was ten tijde van de aanvaring. Dat zou verklaren waarom de "Eros" voorafgaand aan de aanvaring op geen enkele wijze heeft geprobeerd vaart te minderen dan wel haar koers bij te stellen zodanig dat een aanvaring voorkomen had kunnen worden. Gezien het feit dat door de manoeuvre van de heer S. de schepen elkaar slechts met de zijkant hebben geraakt, is het zeer wel mogelijk dat bij bijstelling op het laatste moment van de koers van de "Eros" en van haar snelheid een aanvaring geheel voorkomen had kunnen worden. Aan de verklaring van de kapitein van de "Eros" kan, gezien in het licht van het bovenstaande, naar mijn mening weinig tot geen waarde worden toegekend. Alles wijst er naar mijn mening op dat de kapitein van de "Eros" niet op de brug van de "Eros" was ten tijde van de aanvaring en dat de brug van de "Eros" in het geheel niet bemand was.

7. Van belang is tevens dat de kapitein van de "Visten" in zijn getuigenverhoor voor uw Raad heeft verklaard dat de heer S. een kundig man is, hij nog steeds het volste vertrouwen in de heer S. heeft en hij ook nog steeds met de heer S. vaart.
8. Daarnaast wil ik u verzoeken rekening te houden met de omstandigheid dat de heer S. kostwinner is en niet eerder voor uw Raad heeft moeten verschijnen.

7. *Het oordeel van de Raad*

Toedracht

De "Visten" is een productentanker varende onder de Nederlandse vlag met een complete Poolse bemanning. Het schip is 99,57 meter lang en is gebouwd volgens het "double hull" systeem, wat inhoudt dat het schip een dubbele bodem en een dubbele huid heeft. Het schip is uitgerust met de meest moderne navigatieapparatuur, waaronder AIS. Het schip is onder andere uitgerust met een gyrokompas waartoe drie gescheiden repeaters behoren; één op iedere brugvleugel en één in het stuurhuis. Men had de beschikking over een bijbehorend peiltoestel. De bemanning bestond uit een kapitein, drie stuurlieden, twee werktuigkundigen en vijf gezellen.

De "Visten" vertrok op 25 oktober 2006 om 14.15 uur uit Karlshamn en gaf om 14.30 uur de loods af. Het schip was onderweg van Karlshamn naar Gdansk. Om 14.20 uur kwam de tweede stuurman op de brug. Hij bracht om 14.30 uur de loods naar de loodsladder. De kapitein verliet om 15.00 uur de brug en liet de wacht verder over aan de tweede stuurman. Het zicht was goed, de wind ZW 5 Bft. en de golfhoogte bedroeg circa 1 meter. Het scheepvaartverkeer was normaal. Men stuurde een koers van 124° en de vaart bedroeg 10 knopen. De kapitein stelde 'watch level 1' in, wat inhoudt dat tijdens daglicht de brug alleen door de officier van de wacht bemand mag zijn. Hij vond het niet nodig om een extra uitkijk op de brug te houden. De tweede stuurman kreeg de opdracht om bij een eventueel 'main engine overload' alarm de pitch van de schroef terug te nemen.

Om circa 16.55 uur hoorde de kapitein de scheepsfluit en voelde hij het schip hellen ten gevolge van een roermanoeuvre. Hij begaf zich onmiddellijk naar de brug. De "Visten" kwam op dat moment bakboorduit en vlakbij aan stuurboord bij het achterschip bevond zich een vissersvaartuig. Het vissersvaartuig lag met de "Visten" mee en raakte met zijn bakboordzijde het stuurboordachterschip van de "Visten". De kapitein nam onmiddellijk de vaart terug en de beide schepen lagen op een afstand van circa 100 meter van elkaar gestopt. De "Visten" bleek door de aanvaring slechts verfschade te hebben opgelopen.

De kapitein probeerde contact te leggen met het vissersvaartuig, dat de "Eros" bleek te zijn, maar wegens taalproblemen lukte dat niet. Hij nam vervolgens contact op met de Zweedse Kustwacht. Het MRCC (Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum) heeft de kapitein niet ingelicht omdat hij van mening was dat de Kustwacht wel contact op zou nemen met deze instantie.

Om 17.35 uur vervolgde het vissersvaartuig haar reis. Om 17.50 uur kwam een schip van de Kustwacht langs de "Visten" en werd de bemanning aan een alcoholtest onderworpen. Alle testen waren negatief. Om 19.25 uur kreeg de "Visten" toestemming om haar reis te vervolgen.

Na het ontmeren kwam de tweede stuurman op de brug. Na het begeleiden van de loods bij het debarkeren kwam hij weer terug op de brug en nam hij deel aan de navigatie.

De kapitein bleef nog tot 15.00 uur op de brug en gaf daarna de volledige wacht aan hem over. Het wachtalarm stond bij en de beide radars waren op een bereik van

6 mijl ingesteld. De stuurman kreeg op zijn radar een schip over stuurboord. Het schip zat 6 mijl weg en de CPA was circa 1,5 mijl achterlangs. De guard-ring stelde hij in op 0,3 mijl. Omdat de CPA steeds veranderde, schakelde hij na verloop van tijd zijn radar terug naar 3 mijl. Ondanks de veranderende CPA ging de ander nog steeds achter hem langs. Hij zag het schip eerst met de kijker en later met het blote oog. Het schip oogde als een vissersvaartuig maar aan de vaart van het vaartuig zag de stuurman dat het niet vissende was.

Omstreeks 16.43 uur kreeg hij een machinekameralarm dat zich steeds herhaalde. Het was een 'engine overload' alarm. Zoals opgedragen door de kapitein en in opdracht van de werktuigkundige die naar de brug belde, reduceerde hij de pitch van de schroef waardoor de vaart terug liep. De alarmsituatie hield de stuurman zodanig bezig dat hij niet langer het schip over stuurboord constant op zijn radar volgde. Toen hij weer op de radar keek zag hij dat de CPA van het andere vaartuig 0,5 mijl bedroeg.

Hij riep het schip op kanaal 16 op maar kreeg geen antwoord. Hij gaf vervolgens vijf korte stoten op de fluit. Om nog te proberen een aanvaring te vermijden ging hij bakboorduit. Ondanks deze koersverandering schampte men met het stuurboordachter-schip langs de bakboordkant van het andere vaartuig. Dit vond plaats om 16.55 uur.

Volgens een uitdraai van het radarbeeld van de wal stuurde de "Visten", om 16.39 uur, een koers van 124° en was de vaart 10 knopen. De "Eros" lag een koers voor van 037° met een vaart van 8 knopen. Om 16.39 uur zat de "Eros" circa vier streken over stuurboord van de "Visten". De afstand tussen beide schepen bedroeg 2,5 mijl. Om 16.50 uur zaten beide schepen dicht bij elkaar en stuurden beide nog steeds dezelfde koers. De "Visten" liep nu een vaart van 9 knopen, de "Eros" nog steeds 8 knopen. Tussen 16.39 en 16.50 uur was de koers over de grond van de "Eros" 041° en van de "Visten" 122°. De aanvaring vond plaats in positie 55° 54',5 N en 015° 26',9 O.

De "Eros", met registratienummer KA-16, is een vissersvaartuig met een lengte van 20,15 meter. Het schip is gebouwd in 1961 en verbouwd in 1984. Het stuurhuis bevindt zich op het achterschip. Het schip was uitgerust met twee radars, GPS en VHF. Men had geen AIS aan boord. Het stuurhuis heeft vijf ramen aan de voorzijde en twee ramen aan de zijkant. Het zicht naar buiten is goed. De omlijsting van de ramen en het aan bakboord opgestelde echolood kunnen het zicht enigszins belemmeren. De bemanning bestond uit de schipper, een werktuigkundige en een gezelschap. De schipper was zeer goed bekend met het schip.

De "Eros" vertrok op 25 oktober 2006 om 04.45 uur uit Hasslö (Zweden) om ten zuidwesten van Utklippan te gaan vissen. Omstreeks 07.15 uur werd het net uitgezet. Na in diverse richtingen te hebben gevaren werd om 15.50 uur het trawl-net ingehaald. Toen het net scheep was zette men om 16.20 uur koers naar Saltö (Karlskrona) om de vangst te lossen. De koers was 035° en de vaart circa 8 knopen. Men voer op de automatische piloot. De schipper had de wacht en was alleen op de brug. De deuren en de ramen van de brug waren gesloten. De laagstaande zon kwam van bakboord in en ongeveer vijf minuten voor de aanvaring had de schipper de zonwering voor het raam aan bakboord aangebracht. Dit gordijn reduceert het

U 15

zonlicht maar belemmert het zicht naar buiten niet. De radar stond bij en was ingesteld op een bereik van 6 mijl. De schipper hield zich op de brug, behalve met de navigatie, tevens bezig met het bijhouden van zijn administratie. Toen hij op een gegeven moment opkeek zag hij, op zeer korte afstand een hoge blauwe muur, de sloop van de "Visten", voor hem opdoemen. De schipper ging onmiddellijk over op handsturen en gaf hard stuurboordroer. Op dat zelfde moment werd hij aan bakboord aangevaren door de "Visten". Hierdoor werd het vissersvaartuig aan bakboord over een lengte van vier meter ingedrukt. De schipper verklaart dat hij vlak voor de aanvaring, noch een oproep over de VHF, noch de scheepsfluit van de ander gehoord heeft.

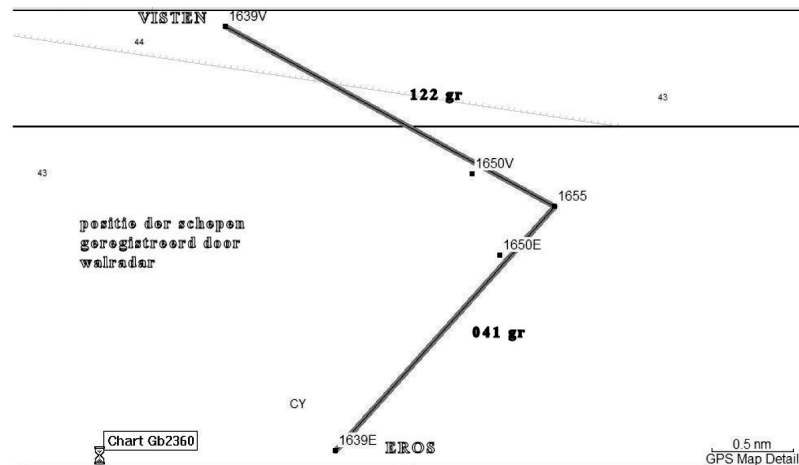
De schipper probeerde in het Engels te communiceren met de "Visten" maar kreeg geen antwoord. De schipper riep vervolgens de Kustwacht op. De "Eros" liep door de aanvaring grote schade op maar kon nog wel op eigen kracht naar Hasslö varen. De schade werd geraamd op circa € 72 000 euro. Een bemanningslid van de "Eros" liep door de aanvaring, omdat hij daardoor viel, letsel aan zijn hand op.

De aanvaring is onderzocht door het Zweedse "Maritime Safety Inspectorate".

Beschouwing

De tweede stuurman van de "Visten" is in het bezit van het Poolse zeevaarddiploma: 'Officer in charge of a navigational watch certificate on ships of 500 GT and more'. Tevens is hij in het bezit van het GMDSS-certificaat. Hij heeft een Nederlandse erkenning van deze certificaten en is dus bevoegd om de wacht op zee waar te nemen op schepen als bedoeld in artikel 2 van de Schepenwet.

De aanvaring



De stuurman van de "Visten" kreeg de "Eros" op een afstand van 6 mijl op zijn radarscherm. Volgens het plot zou de "Eros" 1,5 mijl achter hem langs gaan (CPA). Terwijl hij het plot volgde constateerde de stuurman dat de CPA aan verandering onderhevig was. Om 16.39 uur zat de "Eros", volgens het radarplot van de walradar, op 4 streken over stuurboord van de "Visten" op een afstand van 2,5 mijl. De "Visten" stuurde een koers van 124° en liep een vaart van 10 knopen. De "Eros" stuurde een koers van 037° en liep een vaart van 8 knopen.

Volgens het radarplot van de walradar ging de "Visten", tussen 16.39 en 16.50 uur een koers over de grond op van 122° . De "Eros" ging gedurende die tijd een koers over de grond op van 041° . De "Eros" kwam van stuurboord in, was koerskruisend en dus was de "Visten", volgens Voorschrift 15 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, uitwijkplichtig indien er gevaar voor aanvaring zou ontstaan. De stuurman zag het vissersschip eerst met de kijker en daarna met het blote oog maar heeft de "Eros" niet op het gyrokompas gepeild toen hij het schip in het zicht kreeg en het schip verder ook niet per kompaspeiling gevolgd.

Om 16.43 uur kreeg de stuurman een machinekameralarm dat zich steeds herhaalde. Het was een 'engine overload' alarm. In navolging van zijn instructies nam de stuurman de pitch van de schroef terug waardoor de snelheid van het schip verminderde. De stuurman heeft zich vervolgens circa twaalf minuten met deze alarmsituatie bezig gehouden. Hij heeft zich daarbij onvoldoende gerealiseerd dat bij een vaartvermindering van de "Visten", de CPA van de "Eros" kleiner zou worden. Toen hij zich weer op de navigatie toelegde was de "Eros" al zo dichtbij dat alleen een koersverandering naar bakboord nog mogelijk was om de aanvaring te vermijden of de aanvaringshoek zo klein mogelijk te houden.

U 15

De schipper van de "Eros" heeft de "Visten" in het geheel niet waargenomen, noch visueel noch op zijn radar. Hij zag de "Visten" pas toen de romp van de "Visten" als een blauwe muur voor hem opdoemde. Het zicht was goed en de schipper van de "Eros" had de "Visten" dus op grote afstand aan hebben moeten zien komen.

Volgens de schipper van de "Eros" had hij vijf minuten voor de aanvaring de zonwering nog voor het bakboordraam gedaan. Het valt de Raad op dat de schipper op dat moment ook niet eens goed om zich heen en op de radar gekeken heeft. De laagstaande zon is naar het oordeel van de raad geen excuus.

Aannemelijker is dat de schipper te intensief met zijn administratie is bezig geweest en daardoor, over een lange periode, onvoldoende uitkijk heeft gehouden. Ook het vermoeden van de kapitein van de "Visten", dat de brug van de "Eros" tijdens de aanvaring niet bemand zou zijn geweest, kan niet uitgesloten worden.

De schipper van de "Eros" verklaart dat hij op het laatste moment nog hard stuurboordroer heeft gegeven. Gezien het feit dat de "Eros" aan bakboord is aangevaren, moet de Raad concluderen dat dit, als dit daadwerkelijk gebeurd is, geen effect meer heeft gehad. Na de aanvaring lag de "Eros" met haar bakboordzijde gestrekt langsij de "Visten".

De wachtdeling en de uitvoering van de zeewacht aan boord van de "Visten"

Volgens Voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee dient te allen tijde een goede uitkijk gehouden te worden gedurende de zeewacht.

Volgens de "Standards regarding watchkeeping", part 3-1, lid 15, onderdeel van het STCW-Verdrag mag de officier van de wacht, onder bepaalde omstandigheden, tijdens daglicht de enige uitkijk op de brug zijn. Indien de omstandigheden van dien aard zijn dat dit veilig kan geschieden wordt dit als "Level 1" aangemerkt.

Indien er omstandigheden aanwezig zijn die de bovengenoemde veiligheid niet kunnen garanderen moet er wel een extra uitkijk op de brug aanwezig zijn. Er is nu sprake van "Level 2". Van invloed op de veiligheid kunnen volgens dit Verdrag zijn:

- Weersomstandigheden
- Zicht
- Verkeersdichtheid
- Aanwezige gevaren voor de navigatie
- Het navigeren in of in de nabijheid van verkeersscheidingsstelsels.

Aan boord van de "Visten" ging de kapitein akkoord met situatie "Level 1" toen hij om 15.00 uur van de brug ging. In het gebied waar de "Visten" ten tijde van de aanvaring voer, was de verkeersdichtheid aan verandering onderhevig en naderde het schip de verkeersbaan van Bornholm Gut naar South Point of Öland. Het Zweedse "Maritime Safety Inspectorate" is van oordeel dat de kapitein bij het verlaten van de brug, "Level 2" nog had moeten handhaven en een uitkijk op de brug had moeten laten komen. Men baseerde dit oordeel op de mogelijke verkeersdichtheid in het betrokken gebied en de genoemde verkeersbaan.

Bij het verlaten van de brug door de kapitein om 15.00 uur was de "Visten" op volle zee en was er weinig scheepvaart. Het schip was nog circa 10 mijl verwijderd van de genoemde verkeersbaan. De brugorders voor de stuurlieden waren duidelijk en door alle stuurlieden ondertekend.

In de brugorders wordt duidelijk aangegeven dat de kapitein gewaarschuwd moet worden als:

- Other traffic is causing concern.

De bovengenoemde verkeersbaan is geen verkeersscheidingsstelsel, als aangemerkt in het STCW-Verdrag, Part 3-1, onderdeel 15, en de kapitein had, bij het naderen van de verkeersbaan, op aangeven van de stuurman van de wacht alsnog "Level 2" kunnen laten ingaan.

Onderdeel 43 van hetzelfde hoofdstuk van dit Verdrag schrijft voor dat de officier van de wacht regelmatig nauwkeurige kompaspeilingen dient te nemen van naderende schepen om gevaar voor aanvaring vast te stellen. Indien dit het geval is, dienen vroegtijdig passende maatregelen genomen te worden in overeenstemming met de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee.

Dit heeft de stuurman van de "Visten" nagelaten terwijl het schip hiervoor ruim voldoende was uitgerust. Op iedere brugvleugel en in het stuurhuis zelf was een gyro-repeater aanwezig en een peiltoestel voorhanden.

Het oordeel van de Raad

De Raad is van oordeel dat de stuurman van de "Visten" schuld heeft aan de aanvaring.

De stuurman heeft de "Eros", ondanks de steeds veranderende CPA, niet voldoende op de radar gevolgd en de guard-ring op een te klein bereik ingesteld. Een waarschuwing op een afstand van 0,3 mijl kan niet als veilig bestempeld worden. Hij heeft zich gedurende een lange periode (circa 12 minuten) bezig gehouden met zaken anders dan de navigatie en door zulksoedende onvoldoende uitkijk gehouden (Voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee). Hij had volgens het STCW-Verdrag, part 3-1, onderdeel 43, de "Eros" ook per kompaspeiling moeten volgen. Hij had dan gezien dat de peiling van de ander nauwelijks zou veranderen vanaf het moment hij de pitch van de schroef terugnam en het schip niet meer achter hem langs zou gaan. Hij had vervolgens vroegtijdig naar stuurboord van koers moeten veranderen. De stuurman heeft echter alleen op zijn radar genavigeerd en dit ook nog onvoldoende gedaan.

De stuurman had zich beter moeten realiseren dat, toen hij de pitch van de schroef terugnam, de vaart van het schip verminderde en de CPA van de ander kleiner werd en het gevaar voor aanvaring groter werd. Gezien het feit dat de CPA van de ander al aan verandering onderhevig was, had hij zeker de "Eros" beter moeten volgen. Met zijn, op het laatste moment, koersverandering naar bakboord heeft de stuurman de schade nog weten te beperken en is persoonlijk letsel bespaard gebleven.

De schipper van de "Eros" heeft naar het oordeel van de Raad de "Visten" in het geheel niet opgemerkt, noch visueel noch op zijn radar. De, volgens zijn zeggen, koersverandering naar stuurboord die hij op het laatst nog heeft uitgevoerd heeft

U 15

geen resultaat gehad. Het schip werd aan bakboord aangevaren en lag na de aanvaring gestrekt met bakboordzijde langs de "Visten". Doordat de schipper van de "Eros" de "Visten" niet heeft opgemerkt – niet voldaan heeft aan Voorschrift 5 van de Bepalingen te Voorkoming van Aanvaringen op Zee, het houden van goede uitkijk – heeft de schipper van de "Eros" geen bijdrage kunnen verlenen aan het voorkomen van de aanvaring, zoals is voorgeschreven in Voorschrift 17 (b) van genoemde Bepalingen.

Dit Voorschrift schrijft voor:

Indien ten gevolge van enige oorzaak het schip dat verplicht is zijn koers en vaart te behouden – wat in dit geval van de "Eros" verwacht werd – zich zo dicht bij het andere schip bevindt, dat een aanvaring door een handeling van het schip dat moet uitwijken alléén niet kan worden vermeden, dient het de maatregelen te nemen, die het beste kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring.

Hier heeft de schipper van de "Eros" niet aan kunnen voldoen omdat hij gefaald heeft in het toepassen van Voorschrift 5 van de genoemde Bepalingen. De Raad is van oordeel dat de aanvaring en de gevolgen daarvan niet alleen te wijten zijn aan het handelen van de stuurman van de "Visten". Ook de schipper van de "Eros" had zijn verantwoordelijkheid in deze en heeft gefaald deze verantwoordelijkheid ten uitvoer te brengen.

Beslissing

De Raad straft tweede Stuurman K. S., geboren 5 maart 1962 te Stargard Szczeciński, Polen, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid te ontnemen om als stuurman te varen op schepen als bedoeld in artikel 2 van de Schepenwet voor de periode van één week.

Aldus gedaan door, mr. E.A. Bik, plaatsvervangend voorzitter, R.M. Heezius en A.J. Both, 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 21 juni 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 > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart