

Nr. 7

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 16 maart 2006 waarbij het Nederlandse vissersvaartuig "Josephina Maria" UK 184, vissende op de Noordzee, in aanvaring kwam met de Kroatische bulkcarrier "Oluja".

Betrokkene: wachtsman J. P.

Op 16 maart 2006 kwam het Nederlandse vissersvaartuig "Josephina Maria" UK 184, vissende op de Noordzee, in aanvaring met de Kroatische bulkcarrier "Oluja".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 16 oktober 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 is te wijten is aan de schuld van de wachtsman van het Nederlandse vissersvaartuig "Josephina Maria" UK 184, J. P., wonende te Urk.

1. Gang van het gehouden onderzoek

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig "Josephina Maria" UK 184;
2. een staat van inlichtingen betreffende de Kroatische bulkcarrier "Oluja";
3. een melding van aanvaring van het Kustwachtcentrum Den Helder;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verklaring van matroos J. P.;
5. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verklaring van schipper A. Koffeman;
6. scheepsverklaringen van de bemanning van de "Oluja", respectievelijk van de kapitein, de eerste stuurman, de leerling en de bootsman;
7. diverse gegevens van de Kroatische bulkcarrier "Oluja" met onder andere een kopie crew list;
8. een kopie van het Safe Manning document van de UK 184;
9. diverse foto's van de schade aan de UK 184;
10. schaderapportage opgemaakt door Eelsing Expertises in opdracht van Zeevisserijbedrijf Geertruida B.V.;

U 7

11. een ambtsedig proces-verbaal, nr. 2006006979-1 van het KLPD, Dienst Waterpolitie, Unit Noordzee, met bijlagen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 15 februari 2007. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen.

De Raad hoorde wachtsman J. P., als betrokkene. Wachtsman J. P. werd bijgestaan door zijn raadsman mr. E.L. Edens, advocaat te Rotterdam.

De Raad hoorde schipper A. Koffeman van het Nederlandse vissersvaartuig "Josephina Maria" UK 184, als getuige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 16 oktober 2006 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij dienstig achtte.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Josephina Maria" UK 184 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Zeevisserijbedrijf Geertruida B.V. te Urk. Het schip is in 1999 gebouwd, is 42,46 meter lang, meet bruto 510 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 1467 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zes personen.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Matroos J. P.:

Mijn functie aan boord van de UK 184 is kok/matroos, ik ben in het bezit van het diploma SW5. Ik heb geen apart radardiploma, maar ik vind dat ik goed met de radar om kan gaan. Ik vaar al sinds zeven jaar op de UK 184 en loop al die tijd ook al wacht op de brug. Zondagnacht, 13 maart, omstreeks 02.00 uur zijn wij vanuit Delfzijl richting de 54e breedtegraad vertrokken. Met wij bedoel ik mijzelf, Evert, Jan, Jan Maarten, Mart en de schipper Arie. Vanaf omstreeks 08.30 uur die dag zijn wij gaan vissen. In de periode vanaf vertrek tot aan de aanvaring heb ik voldoende rust gehad.

De aanvaring is op 16 maart rond 06.00 uur gebeurd. Alle tijden die ik noem zijn Nederlandse tijd. Ik heb die nacht omstreeks 05.30 uur de wacht op de brug overgenomen van de schipper. Daarvoor had ik ongeveer vier uur geslapen. Toen ik de wacht overnam, was het weer goed. Er stond naar mijn schatting een 4 à 5 Bft. De windrichting weet ik niet zeker, maar ik dacht uit noordelijke richting. We lagen

stabiel. Het zicht was goed, ik denk zo'n 5 mijl. We kregen geen buiswater over. Het was koud buiten en er stonden geen ramen of deuren van de brug open. Arie heeft mij bij het overdragen van de wacht de bijzonderheden overgegeven. We waren op dat moment aan het vissen. Het vistuig was net weer gezet. We maken tracks van zo'n twee uur. De visverlichting en de normale navigatieverlichting stonden aan, maar ik heb dat niet daadwerkelijk gecontroleerd. De verlichting wordt overigens regelmatig gecontroleerd. De dekverlichting stond uit. Ik had van de schipper de opdracht gekregen koers noord aan te houden, met een snelheid van zo'n 6,5 knoop. De schipper had de tracklijn uitgezet die ik moest volgen. We zouden na ongeveer drie kwartier weer gaan halen. Er waren geen obstakels op de tracklijn. Ik heb verder geen bijzonderheden van de schipper doorgekregen. Als ik het niet vertrouw of als ik het overzicht kwijtraak, moet ik de schipper waarschuwen. Er zijn geen expliciete orders dat ik dat moet doen als er een ander schip binnen een bepaalde afstand komt. Het is in het verleden wel voorgekomen dat ik de hulp van de schipper heb ingeroepen. De schipper slaapt in de hut achter de brug. Als een ander schip op ongeveer 1 mijl afstand nog niet heeft uitgeweken, dan doe ik dat zelf. We hebben twee radars op de brug. De linker radar staat ingesteld op een bereik van 12 mijl, de rechter op een bereik van 4 mijl, beide noord boven. Het wachalarm op de 4-mijlsradar stond aan en moet om de zes minuten gereset worden. Het andere wachalarm is aan de stuurautomaat gekoppeld. Als de stuurautomaat aan staat, wordt ook automatisch het wachalarm ingeschakeld. De stuurautomaat stond aan op het moment van de aanvaring. We hebben ook AIS aan boord. Ik kijk daar niet vaak op en kort voor de aanvaring heb ik daar ook niet op gekeken. De marifoons stonden bij, waarvan één op kanaal 16. Toen ik de wacht had overgenomen, is de rest van de bemanning gaan slapen, ik stond alleen op de brug. Op een gegeven moment, ik schat op een afstand van 2 à 3 mijl, zag ik op de 4-mijlsradar een contact. Omdat ik dit contact ook met het oog kon zien, heb ik dit niet op de radar geplot. Er waren overigens meerdere contacten op de radar met 4 mijl bereik te zien. Ik weet niet hoeveel contacten dit waren. Vrijwel alle schepen gaan daar richting noordoost of zuidwest. Dit bewuste contact ging in zuidwestelijke richting. Ik schat dat dit contact op 45 tot 60 graden van mijn koerslijn over stuurboordboeg zat. Ik kon het contact ook zien. Ik zag namelijk het rode boordlicht en volgens mij ook twee toplichten. Ik weet het niet precies, maar ik schat dat er zo'n tien minuten heeft gezeten tussen het tijdstip dat ik het andere schip voor het eerst op de radar en de boordverlichting zag en het tijdstip van de aanvaring. Omdat ik de visverlichting aan had, ging ik er vanuit dat het andere schip wel zou uitwijken als ik mijn koers en vaart zou houden. Ik ging er echter vanuit dat het schip voor ons langs zou lopen. Ik heb geen moment gedacht dat het fout zou lopen. Tot het moment van de aanvaring heb ik geen vaart of koers gewijzigd. Na de aanvaring was ik zo van slag, dat de schipper de voortstuwing eraf moest halen. Het andere schip heeft mij niet op de marifoon opgeroepen of geluidsseinen gegeven. Ik heb het andere schip ook niet opgeroepen en ik heb ook geen geluidsseinen gegeven. Wij hebben met de kop het andere schip aan bakboordzijde ter hoogte van de brug geraakt. We hebben het andere schip tweemaal geraakt. De tweede maal met de bakboordgiek. Op het moment van de aanvaring sliep ik niet. Ik had geen alcohol gebruikt. Ik gebruik geen medicijnen of andere middelen die nadelig zijn voor mijn vaarvaardigheden. Na de aanvaring heeft de schipper de wacht overgenomen en ben ik aan dek gegaan om de netten te halen.

U 7

Ik weet niet wat er tussen de schipper en het andere schip over de marifoon is gezegd, ik was daar niet bij.

Schipper A. Koffeman:

Ik ben in het bezit van de diploma's SW 5 en radarwaarnemer. Ik ben al 22 jaar schipper en vanaf het begin, nu zo'n zeven jaar, schipper op de UK 184. In de nacht van zondag op maandag 13 maart zijn wij rond 02.00 uur vanuit Delfzijl vertrokken. Buiten mij om waren ook Evert, Jan Maarten, Jan, Martin en J. aan boord. Iedereen loopt wacht op de brug. We zijn maandag rond 07.45 uur gaan vissen. De tijdstippen die ik noem zijn Nederlandse tijd. Als we varen wordt er aan boord geen alcohol gedronken. De nacht van de aanvaring, donderdag 16 maart, hadden wij omstreeks 04.45 uur het net gezet. We voeren met een snelheid van 6,8 à 7 mijl naar het noorden. De wind was zuidoost met een kracht van 2 à 3 Bft. De visverlichting was aan, maar ik heb deze niet gecontroleerd. Er is ook geen systeem op de brug dat waarschuwt als de verlichting niet goed werkt. Bij vertrek, afgelopen maandag, is de verlichting gecontroleerd en deze werkte toen goed. De zij- en bakverlichting stond aan. Bij het halen van de netten gaat ook de dekverlichting aan. We hadden het in de voorgaande dagen niet echt druk gehad en iedereen heeft gewoon normaal kunnen rusten. Ik had Evert op de brug afgelost en na het halen en weer uitzetten van de netten heeft J. P. mij, om omstreeks 05.30 uur, afgelost. Ik ken J. al vanaf het begin van dit schip, nu zo'n zeven jaar geleden, en voor die tijd heeft hij ook nog bij mij op mijn oude kotter gevaren. Hij loopt al zeven jaar wacht en gedurende die tijd zijn er geen problemen geweest. Ik weet wel dat hij op andere schepen tweemaal eerder een ongeval heeft meegemaakt. Hij voerde toen niet zelf de navigatie. Ik heb geen bijzondere instructies aan het wachtpersoneel gegeven, maar men weet dat ik liever te vaak dan een keer te weinig wordt geroepen. Ik heb geen minimale passeerafstand opgegeven, maar ik vind dat men op uiterlijk 0,5 tot 0,4 mijl afstand tot een ander schip moet uitwijken. We hebben twee radars aan boord. Deze waren correct ingesteld waarvan één een bereik van vier mijl had en de ander 12 mijl bereik. Ik heb J. het visbestek doorgegeven. Deze wordt door middel van een duidelijke lichtblauwe lijn in de navigatiecomputer aangegeven. Er waren geen obstakels op het visbestek. Op de radar met vier mijl bereik waren op dat moment circa vier andere schepen zichtbaar, maar zij vormden geen probleem. Het gebied waar wij vissen is een gebied met een vrij drukke scheepvaart. De meeste schepen gaan in een noordoostelijke of in een zuidwestelijke richting. Het plotten gebeurt meestal op de radar met 4-mijlsbereik. Als er schepen op de radar verschijnen zie je achter het contact een trail waardoor je kan inschatten in welke richting men vaart. De marifoons stonden bij op kanaal 16, 10 en Pl. Nadat ik de wacht aan J. had overgegeven, ben ik gaan slapen in mijn hut achter de brug. Op een gegeven moment schrok ik wakker van een harde klap, ik ben toen meteen uit bed gestapt. Bij de tweede klap stond ik op de brug. Vermoedelijk heeft toen onze giek het andere schip geraakt. Ik heb toen J. naar beneden gestuurd om het net te gaan halen, ik heb nog iets gezegd van "Bedankt dat je het voor elkaar hebt". Het Marelec-systeem had de kracht van de motor afgehaald. Dat is een automaat die als er te veel kracht op het net komt het net viert en de motor in neutrale stand zet. Ik hoorde de wachtsman op het andere schip op kanaal 16 schreeuwen. Men riep

paniekerig iets van "mayday mayday calling fishing vessel". Ik heb toen geantwoord en gezegd dat we geen water maakten en geen gewonden hadden. Ik heb toen gezegd dat ik hen later weer zou oproepen. Voor de aanvaring heb ik geen geluidsseinen gehoord. Ik heb gelijk na de aanvaring via het AIS-systeem de scheepsgegevens van de tegenpartij en onze positie genoteerd. Deze was 55° 51',85 N en 006° 35',2 O. Ik moest even tot mijzelf komen en heb toen nog niet met het andere schip gecommuniceerd. Ik heb eerst de machinist naar voren gestuurd om de schade op te nemen en ik heb de netten gehaald. Omdat ik wel wat anders aan mijn hoofd had, heb ik toen niet de visverlichting gecontroleerd. Na ongeveer een uur heb ik de tegenpartij weer opgeroepen. Wij hebben toen gegevens uitgewisseld. Tijdens dit gesprek zei de kapitein dat ze ons meerdere malen op kanaal 16 hadden opgeroepen. Ik betwijfel dat, ik denk dat hij zijn straatje wilde schoonvegen. Ik heb naderhand contact gehad met andere vissers die op het moment van de aanvaring in de buurt voeren. Dat waren de UK 61, UK 197, UK 243, LT 87 en op iets grotere afstand, namelijk ongeveer 12 mijl, de UK 47. De wacht op de UK 197 en de LT 87 hadden ook niets op kanaal 16 gehoord. De LT 87 lag op het moment van de aanvaring het dichtst bij ons. Ik schat zo'n 1,5 mijl. Achteraf gezien vind ik dat beide schepen fout zijn door het tot een aanvaring te laten komen. In mijn optiek was het andere vaartuig uitwijkplichtig omdat wij vissende waren en dit ook door middel van onze visverlichting hadden aangegeven. Ik heb J. later gevraagd wat er gebeurd was. Hij zei dat hij wel het rode boordlicht van het andere schip had gezien, maar dat hij zich verkeken had.

Per scheepsverklaring hebben schriftelijk verklaard:

Kapitein I. Bonic, "Oluja":

This is my first trip with the chief officer whom I fully trust. I have my standard watch orders on the bridge that are signed by all officers. On that particular morning on March 16, 2006, I was sleeping when I suddenly woke up by the noise of the whistle. I immediately woke up and looked through the windows. I did not see anything. My cabin is on the starboard side. I then went to the bridge without even dressing myself. When I entered the bridge, I saw the collision at the same time. The boatswain was at the wheel, the chief officer was close to the radar and the cadet was on the starboard bridge wing. I cannot remember seeing navigation lights of the fishing vessel and I cannot remember the course of the fishing vessel and/or the "Oluja". After the collision, I kept on observing the fishing vessel and after about ten minutes I saw the fishing lights for the first time. I stopped the engine and gave a Pan Pan message first by VHF and then on the 2182 band. There was no reply from any vessel. Only Lyngby Radio replied. We started circling around the fishing vessel. We had communication with Lyngby Radio and they replied that the fishing vessel was standing by on VHF channel 73. I called the fishing vessel that appeared to be the UK 184 and asked if they needed help, if they had injuries and/or if there was any risk of pollution/sinking. I received a negative reply on all my questions We

U 7

exchanged names and all other particulars. I was back on my original course at 07.30 hours.

Eerste stuurman V. Svilokos, "Oluja":

I relieved the second officer on March 16, 2006 at 04.00 hours Lt. I took over the watch and I was told the position and the course. The course was 215 degrees. There were about 2-3 fishing ships around us. There was a tugboat on the portside with a tow. There was no collision danger with any of the ships. The weather was good, slight wind and good visibility. I estimate that the visibility was more than ten miles. We were navigating on chart 1404 and all equipment was working properly. Both radars were working and the VHF equipment was listening on channel 16. I was on the bridge with cadet Ivan Mladina and the boatswain Pero Hadija. At about 05.30 hours that same watch I noted a vessel on the portside bow. It was found about 10 degrees on the portside bow. I only saw working lights on the vessel. No navigation lights and/or fishing lights were seen. I plotted the echo on the ARPA radar and the radar gave zero speed for the other vessel and a CPA of 1.3 n miles. The AIS-system did not show a name on the echo. There was no collision danger. I kept a close look on this vessel. I tried to call the vessel on the portside bow on the VHF channel 16 however I got no reply. All the time I kept my course and speed. When the distance to the other vessel became smaller I ordered the cadet to keep the Aldis lamp ready. At a distance of 3 n miles to the other vessel the situation had not changed. I kept course and speed and the other vessel was still stopped and the radar gave a CPA of 1.3 n miles. At a distance of approximately 2 n miles I noted that the situation changed. The vessel on portside had changed course as I could see the green starboard navigation light. I could not detect other navigation lights as the working lights were still on and were very bright. I changed course from 215 degrees to 225 degrees. I noted that the distance between the two vessels continued to decrease quickly. I ordered Mr. Hadija to put the automatic steering on manual and take the wheel. The second steering pump was also switched on. I kept on calling on the VHF channel 16 but never received any reply. When the distance was 200 meters between the two vessels I ordered to give hard starboard rudder. At the same time I blew the whistle and the cadet was signalling continuously with the Aldis lamp. The stern of the vessel was set to portside in the direction of the other vessel. I ordered to give hard portside rudder. Just when the mv "Oluja" started to turn to portside both vessels collided at 05.58 hours. During all this time I did not see anybody on the bridge of the other vessel. As far as I could observe, the other vessel did not alter her course in order to avoid a collision. After the collision the master, the officers and crew of the mv "Oluja" attended on the bridge. I kept on calling the other vessel but received no reply whatsoever. Our vessel was never called. Immediately after the collision the master took over the command, stopped the engine and gave the helmsman the order to circle around the other vessel.

Cadet I. Mladina, "Oluja":

I was on duty daily with the chief officer between 04.00 and 08.00 hours. My job was to be a look-out and watch the horizon. I was walking on the bridge and on the

bridge wing. On March 16, 2006 I was doing my regular work on the bridge when I saw a vessel with many lights on the portside. I saw the lights the same time as the chief officer. I only saw white lights and no navigation lights. The lights were seen about 15 degrees over portside. I did not watch the radar or the compass on the bridge wing. Some time later, I do not know the time, the chief officer ordered me to prepare the Aldis lamp. Even at a short distance, I did not see navigation lights. I was standing on the starboard wing and was ordered by the chief officer to signal with the Aldis lamp in the direction of the other vessel. I looked at the other vessel and did not see any people on deck or anywhere else.

Bootsman P. Hadija, "Oluja":

I am a watch keeper on the bridge together with the chief officer on 04.00–08.00 and 16.00–20.00 hours. My duty is steering and keeping visual watch. I never leave the bridge during the watch unless I have to go to the toilet. I first sighted a boat with many clear white lights at about 05.25 hours. I did not notice navigation and/or fishing lights. I noted the lights on portside bow. I do not remember exactly on how many degrees. I observed the lights and the distance and concluded for myself that there was no danger. The vessel on the portside suddenly changed its course to starboard at 05.45–05.50 hours as I saw the green navigation light. Just after the fishing vessel had turned to starboard, the chief officer changed the course on the autopilot 10 degrees to starboard. Immediately thereafter the chief officer ordered me to take the wheel and switch to hand steering. I noticed that the chief officer tried to make contact with the other vessel by VHF. The cadet was giving signals with the Aldis lamp. The chief officer then ordered hard starboard wheel. When the vessel started to turn to starboard the chief officer ordered hard portside wheel in order to try to keep the stern free of the other vessel. Seconds thereafter, there was the collision. I cannot remember any courses. At the time of the collision, the mv "Oluja" just started to turn portside. Immediately after the collision, I was replaced by an AB sailor who took over the wheel. I was ordered to take soundings and left the bridge.

Aan het KLPD hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper van de UK 243, E. Bos:

Ik ben schipper aan boord van de UK 243. Op donderdag 16 maart 2006 vroeg in de ochtend, waren wij aan het vissen op de Noordzee. Op ongeveer 8 à 10 mijl afstand van ons was de UK 184 aan het vissen. Het zicht was goed en er was weinig wind. Ik heb niet op de radar gezien of er voor de UK 184 gevaar voor aanvaring was. Ik hoorde eigenlijk pas iets toen op marifoonkanaal 16 gesproken werd tussen een schip en de UK 184. Ik meende te horen dat het andere schip de UK 184 opriep. Wat er werd gezegd weet ik niet. Voordat de aanvaring plaats had gevonden, is er geen marifooncontact geweest. Ik heb in ieder geval niets gehoord. Verder kan ik u niets vertellen. Ik heb niets gezien. De onderlinge afstand tussen de UK 184 en onze

U 7

kotter was te groot. Op uw vraag of ons schip in het bezit is van AIS, dan kan ik u vertellen dat wij dat aan boord hebben.

Wachtsman van de LT 87, J. Houthen:

Op het moment dat de UK 184 een aanvaring kreeg, had ik de wacht aan boord van de Noordzeekotter LT 87, voorzien van naam "Jodi". Het was toen donderdag 16 maart ongeveer 06.00 uur lokale tijd. Wij waren op dat moment vissende. De radar stond aan op een bereik van 12 mijl. Op 4 mijl afstand, noord van ons, voer de UK 184. Ik zag toen dat op het radarscherm een echo uit het zuidwesten naderde. Ik zag ook dat de UK 184 en die echo elkaar wel dicht naderden. Echter op een 12-mijlsradarbereik is dat soms moeilijk in te schatten. Op zich dacht ik dat het wel goed zou gaan en dat zij elkaar zonder problemen zouden passeren, echter wel op een korte afstand. Voor de aanvaring van de UK 184 met de "Oluja" heb ik geen marifonisch verkeer op kanaal 16 gehoord. Ook heb ik geen geluidsseinen gehoord. Lichtsignalen heb ik ook niet gezien. Na de aanvaring heb ik wel gehoord dat zij via marifoonkanaal 16 elkaar spraken. Ik meende dat de "Oluja" de UK 184 opriep. Wat er precies gezegd is weet ik niet. De schipper van de LT 87, Pieter Bos, die lag te slapen, heb ik direct na de aanvaring geroepen. Hij heeft via marifoonkanaal 16 de UK 184 opgeroepen en geïnformeerd naar de schade en of hij hulp nodig had. De schade bleek groot maar de schipper van de UK 184 behoefde geen hulp. Ik zag wel dat de UK 184 vissende was, ik kon namelijk zijn vislichten zien.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad op 15 februari 2007 hebben aanvullend verklaard:

Wachtsman J. P.:

Ik ben niet bij de strafrechter geweest. Ik heb wel een schikkingsvoorstel van € 1000,- ontvangen, maar daar heb ik nog niet op gereageerd. Er was een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie aanwezig bij mijn verhoor door het KLPD. Ik blijf bij mijn eerder afgelegde verklaringen. Toen ik op wacht kwam, was ik voldoende uitgerust. In tegenstelling tot wat ik eerder heb verklaard, had ik een uur geslapen, geen vier uur. Ik slaap ongeveer zeven à acht uur per dag, telkens een slaap van ongeveer een uur. Bij de overdracht van de wacht had de schipper tegen mij gezegd dat ik op het eind van het vislijntje moest omdraaien. Wij mogen van dat lijntje af om uit te wijken voor andere scheepvaart. Ik wijk zelf regelmatig uit voor scheepvaart. Ik had de werkverlichting aan dek uitgedaan. Ik ben ervan uitgegaan dat alle visverlichting brandde, maar ik heb dit niet gecontroleerd toen ik op wacht kwam. De visverlichting wordt wekelijks gecontroleerd. De verlichting is dubbel uitgevoerd. Ik dacht dat de visverlichting op drie mijl zichtbaar moest zijn; u vertelt mij dat dit twee mijl moet zijn. Ik weet wel dat wij zeer sterke visverlichting hebben. Er zijn twee wachtalarmen: één gekoppeld aan de stuurautomaat, die is ingesteld op vier minuten, en een op de radar. De laatste is ingesteld op zes minuten. Bij beide

moet je een knopje indrukken om het alarm uit te zetten. Het komt er dus op neer dat je om de twee minuten een knopje moet indrukken. Ik kan de wachalarmen niet geheel uitschakelen. Als de wachalarmen niet worden uitgedrukt, gaat het algemeen alarm af. Het was koud, maar de ramen waren niet beslagen; ik had dus goed zicht naar buiten. De ramen op de brug kunnen worden geopend, maar dat was nu niet het geval.

De mast voor de brug kan een kleine belemmering wat betreft het zicht naar voren opleveren, maar voor mij was het geen probleem. Tijdens de wacht zat ik in de stoel. Om op de bakboordradar te kunnen kijken moet je uit de stoel. De radar heeft een Arpa-functie. Ik heb de Arpa in het geheel niet gevolgd. Ik heb geen radar cursus gevolgd. De radars geven een trail aan een echo, ik weet niet of dit true of relatief is. De radar geeft een CPA, deze geeft niet aan of het andere schip voorover of achterlangs zal passeren. Ik gebruik nooit de EBL.

De VHF van kanaal 16 zit aan het plafond gemonteerd; daar kan ik niet bij omdat het te hoog is. Het volume daarvan stond op bijna vol. Ik heb niets op kanaal 16 gehoord. Ik heb zelf geen VHF gebruikt. Ik zag het andere schip ongeveer tien minuten voor de aanvaring zowel op de radar als met het blote oog. Ik was er zeker van dat dit schip voor ons over zou lopen, dat had ik met het blote oog ingeschat. Ik zag haar rode boordlicht en de toplichten. Het schip was toen ongeveer een mijl weg. Gedurende die tien minuten ben ik alleen bezig geweest met de navigatie en het vissen. Om de paar minuten keek ik naar buiten en ik zag het schip dus regelmatig. Ik heb geen black out gehad en ik ben ook niet even naar beneden geweest. Pas op het laatste moment zag ik dat het fout ging. Ik heb de schipper niet geroepen omdat ik een inschattingsfout heb gemaakt; ik dacht dat alles goed zou gaan. Normaal gesproken wijk ik zelf uit als een ander schip op een mijl zit. De aanvaring vond plaats bij het achterschip van de "Oluja". Ik laat u op een door u getoonde foto zien waar wij dat schip hebben geraakt. Ik laat u tevens zien waar de boordlichten en de toplichten zich bevonden. Ik heb niet gezien dat het andere schip een uitwijkmanoeuvre heeft gemaakt. Ik ben niet door de klap uit de stoel gevallen. Ik was destijds nog niet bekend met het AIS-systeem, nu ben ik daar beter mee bekend.

Schipper A. Koffeman:

Ik blijf bij mijn eerder afgelegde verklaringen. Ik heb een schikkingsvoorstel van € 500,- ontvangen. Ik heb daar nog niet op gereageerd. De civiele procedure moet nog gaan beginnen.

Er zijn zes bemanningsleden aan boord die allemaal de wacht kunnen lopen. Negen van de tien keer wijken ze zelf uit. Het gebeurt niet vaak dat ze mij daarvoor wakker maken. Tegenwoordig wijken grote schepen eerder voor ons uit dan vroeger. Ook de communicatie met die schepen is nu veel beter geworden. P. had de wacht van mij overgenomen. Ik weet niet meer wat de windrichting en -kracht was op dat ogenblik. Het is algemeen bekend wanneer ik gewaarschuwd moet worden en op welke afstand er moet worden uitgeweken.

Ik heb de VHF voor kanaal 16 met opzet hoog aan het plafond laten installeren, zodat de wachtslieden deze niet konden uitzetten. De trails van de echo's op de radar staan altijd ingesteld op true, nooit op relatief. Als je wilt omschakelen moet je drie

U 7

of vier handelingen verrichten. De visverlichting was maandag nog gecontroleerd, deze werkte goed. Ten tijde van de aanvaring werkte de verlichting volgens mij goed. De vislichten zijn dubbel uitgevoerd, één aan stuurboord en één aan bakboord van de mast. Na de aanvaring was één vislicht aan bakboord kapot. Iemand van de Scheepvaartinspectie vertelde mij dat dit door de klap van de aanvaring kon zijn gekomen. Wij laten de achter- en zijlichten tijdens het vissen branden, zodat andere schepen kunnen zien dat ze met een vissersschip te maken hebben en wij de lijnen kunnen zien. Ik heb nooit eerder klachten gehad met betrekking tot de zichtbaarheid van de navigatie- en visverlichting. Bij de eerste klap van de aanvaring is de Marelec in werking getreden doordat de giek werd geraakt. Ik ben van mening dat in eerste instantie het andere schip voor ons had moeten uitwijken omdat wij aan het vissen waren. Wij hadden moeten uitwijken toen wij zagen dat het andere schip alleen de aanvaring niet meer kon voorkomen.

Ik laat u aan de hand van de plot op bladzijde 094 van uw dossier zien waar wij de pijpleidingen zijn gepasseerd. Toen ik op de brug kwam zag ik op de AIS de naam van het andere schip. Ik heb via de VHF contact opgenomen met dit schip. Wij hadden alleen een AIS-ontvanger aan boord, geen zender. Dat is nog steeds zo. Ik had al lang met P. gevaren en hij vaart nog steeds bij mij. Als je geen vertrouwen meer in elkaar hebt, moet je ook niet meer met elkaar varen. De brug heeft dubbele ramen. Per etmaal heeft de bemanning ongeveer zes à acht uur slaap, telkens met een slaapduur van een uur. Dat is voor iedereen gelijk.

De materiële schade aan het schip was behoorlijk groot.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 16 maart 2006, omstreeks 6 uur 's morgens, kwam het Nederlandse vissersschip "Josephina Maria" UK 184 in aanvaring met de bulkcarrier "Oluja" op de Noordzee.

De UK 184 was vissend met een noordelijke koers en een snelheid van zo'n 6 knopen. Visverlichting en wachalarm stonden bij. De "Oluja", een bulkcarrier van 187 meter, voer een zuidwestelijke koers. Het zicht was goed en er waren geen bijzonderheden. Zowel de wachtsman op de UK 184 als de stuurman op de "Oluja" hadden ruim voor de aanvaring opgemerkt dat ze koerskruisers waren van elkaar. Ervan uitgaande dat de "Oluja", aan zijn stuurboordzijde, vrij zou varen of ging uitwijken hield de wachtsman van de UK 184 koers en vaart. Toch bleef een aanvaring niet uit. De stuurman op de "Oluja" probeerde op het laatst nog een noodmanoeuvre maar kon de aanvaring niet meer voorkomen. De wachtsman op de UK 184 ondernam niets en schrok eigenlijk op van de klap. De schade aan de kotter was aanzienlijk maar persoonlijk letsel bleef uit.

De wachtsman van de UK 184 verklaarde dat hij de "Oluja" visueel en op de radar waarnam op een afstand van 2 à 3 mijl over stuurboord. Hij plotte of peilde het schip niet en ging er vanuit dat het schip voor hem zou uitwijken indien nodig. Toch merkte hij geen gevaar tot het moment waarop de aanvaring reeds plaatsvond. De

wachtsman ging daarmee geheel voorbij aan hetgeen voorgeschreven in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, voorschrift 5 en 7, het houden van een goede uitkijk en het bepalen van gevaar voor aanvaring. Als gevolg daarvan kon hij geen maatregelen nemen om de aanvaring te vermijden. De "Oluja" was uitwijkplichtig voor de vissende UK 184. De stuurman van de "Oluja" bracht in zijn verklaring naar voren dat hij geen visverlichting waarnam. De visverlichting werd kort na de aanvaring wel opgemerkt. Daarbij was de zijverlichting zichtbaar en had hij het visserschip als zodanig ook visueel kunnen herkennen. Hij beoordeelde de situatie wel als gevaarlijk maar wachtte veel te lang met het nemen van goede maatregelen. In plaats van een doelmatige koersverandering in te zetten trachtte hij de situatie te verbeteren met een koersverandering van slechts 10 graden en vertrouwde te veel op hulpmiddelen zoals Aldis lamp en marifoon.

Opmerkelijk bij deze aanvaring is de onoplettendheid van de wachtsman van de UK184 terwijl hij diverse keren het wachalarm uit heeft moeten drukken. Er zijn naar mijn mening sterke aanwijzingen voor chronische vermoeidheid ofwel fatigues. Na een aantal dagen te hebben gevist, vond de aanvaring plaats rond 06.00 uur 's morgens. Diverse onderzoeken hebben aangetoond dat met name tussen 03.00 en 06.00 uur een piek in ongevallen gerelateerd aan vermoeidheid is waar te nemen. Dit in combinatie met versnipperde rusturen en onregelmatige werkzaamheden op een visserschip kan een verklaring zijn voor een wachtsman die een korte periode "afwezig" is. Dit is echter geen aanleiding geweest voor het nalaten van het bepalen van gevaar voor aanvaring.

Samenvattend concludeer ik dat de wachtsman van de UK 184 mede schuldig is aan de aanvaring. Vooral zijn aannames dat een ander schip uit zal wijken is een grove en levensgevaarlijke misvatting geweest. Hij gaf hiermee blijk van zeer onveilige navigatie. Ik stel de Raad voor zijn vaarbevoegdheid te ontnemen voor de periode van één week.

5. De pleitnotitie van E.L. Edens, raadsman van wachtsman J. P. luidt:

Edelachtbaar college,

Uw Raad heeft een onderzoek ingesteld naar de aanvaring tussen het Nederlandse visserschip de "Josephina Maria" UK 184 en de Kroatische bulkcarrier "Oluja" en naar het handelen van de heer J. P. bij het ontstaan van deze aanvaring.

U onderzoekt de feiten en oordeelt naar aanleiding van deze feiten.

In het onderhavige dossier zijn de feiten echter niet altijd even helder en soms zelfs ronduit tegenstrijdig. Juist in de tegenstrijdigheid van de feiten zoals die door de bemanning van de verschillende schepen zijn ervaren kan een mogelijke verklaring gevonden worden voor de toedracht van de aanvaring. Om die reden bespreek ik

U 7

graag een aantal van deze feiten met u en sta ik stil bij een aantal van de tegenstrijdigheden.

Koers

1. Ten tijde van de aanvaring voer de UK 184 een noordelijke koers. Dat de UK 184 een noordelijke koers voer staat vast.
2. Niet alleen is dit door de heer P. en door de heer Koffeman verklaard. Belangrijker, op 17 maart 2006 en kort nadat de UK 184 was binnengelopen is Brigadier De Beer van de Unit Noordzee van de Waterpolitie aan boord gekomen en heeft de gegevens uit de aan boord van de UK 184 aanwezige visplotter veilig gesteld. Het dossier bevat een uitdraai van de gegevens uit de plotter.
3. Ik wil u verzoeken met mij bladzijde 94 uit het dossier op te slaan. Op deze bladzijde ziet u de uitdraai uit de visplotter en op pagina 95 ziet u een uitvergroting van deze uitdraai.
4. Met mij en brigadier De Beer kunt u vaststellen dat de UK 184 voorafgaand aan de aanvaring en gedurende geruime tijd, volgens De Beer over een afstand van circa 10 000 meter, een noordelijke koers heeft gevaren. De UK 184 heeft al vissende met een constante snelheid gevaren en heeft geen enkele koerswijziging doorgevoerd en is constant koers 000 graden blijven varen.

Marifoonverkeer

5. De UK 184 heeft permanent een marifoon bijstaan op VHF-kanaal 16. Deze marifoon is bevestigd aan het plafond in het stuurhuis en de instellingen van deze marifoon zijn vrijwel niet te wijzigen door de bemanning. Deze marifoon staat permanent op bijna vol volume.
6. Er is voorafgaand aan de aanvaring geen marifooncontact geweest tussen de UK 184 en de "Oluja". Ook heeft de "Oluja" voor de aanvaring geen, voor de UK 184 bestemde, berichten verzonden.
7. P. verklaart hierover (pagina 7):
"Het andere schip heeft mij niet op de marifoon opgeroepen of geluidseinen gegeven. Ik heb het andere schip ook niet op de marifoon opgeroepen en ik heb ook geen geluidseinen gegeven."
8. Niet alleen P. heeft hierover verklaard. Ook de heer Evert Bos, schipper van de UK 243 heeft over dit marifoonverkeer, of beter de afwezigheid daarvan, verklaard.
9. Ten overstaan van de Waterpolitie verklaarde schipper Bos (pagina 62):
"Voordat de aanvaring plaats had gevonden is er geen marifonisch contact geweest."
10. Daar blijft het niet bij. Het dossier bevat ook een verklaring van John Houthen, een Brits bemanningslid van de LT 87. Ook hij heeft ten overstaan van de Waterpolitie een verklaring afgelegd, waarin hij zegt (pagina 63):
"Voor de aanvaring van de UK 184 met de "OLUJA" heb ik geen marifonisch verkeer op kanaal 16 gehoord. Ook heb ik geen geluidsignalen gehoord. Lichtsignalen heb ik ook niet gezien. Na de aanvaring heb ik wel gehoord dat zij via de marifoon met elkaar spraken."

Visverlichting

11. Voor het vertrek uit Eemshaven is de werking van de verlichting van de UK 184 gecontroleerd en goed bevonden.
12. Ten tijde van de aanvaring was de UK 184 vissende. Zij voerde ook haar visverlichting en deze visverlichting was goed zichtbaar. Dit heeft P. uitdrukkelijk verklaard.
13. P. heeft ook verklaard dat de dekverlichting of "working lights" uit waren. Er was ook geen enkele noodzaak de dekverlichting te laten branden.
14. Voorafgaand aan zijn wacht heeft P. geholpen met de verwerking van de vis. Pas toen alle vis verwerkt was en er geen werkzaamheden meer aan dek werden uitgevoerd heeft P. schipper Koffeman afgelost. Op de brug aangekomen heeft P. de dekverlichting ogenblikkelijk gedoofd.
15. Wederom is het niet uitsluitend P. die verklaart dat de UK 184 visverlichting voerde en dat deze goed zichtbaar was. Ook eerdergenoemde John Houthen heeft hierover verklaard. Hij verklaarde (pagina 63):
"Ik zag wel dat de UK 184 vissende was, ik kon namelijk zijn visverlichting zien."

Tegenstrijdigheden

16. Ik vertelde u eerder dat ik van mening ben dat uw dossier een aantal tegenstrijdigheden bevat die, juist doordat zij niet in overeenstemming zijn met de feiten waarbij wij zojuist hebben stilgestaan, van belang zouden kunnen zijn voor de vaststelling van de toedracht van de aanvaring.
17. Ik neem u graag mee naar de verklaring van de officier van de wacht van de "Oluja" ten tijde van de aanvaring, Chief Officer Vicko Svilokos, die (op pagina 13) heeft verklaard:
*"(...) I plotted the echo on the ARPA radar and the radar gave a zero speed for the other vessel and a CPA of 1.3 n miles. The AIS system did not show a name on the echo. There was no collision danger.
 I kept a close look on the vessel.
 I tried to call the vessel on the portside bow on the VHF channel 16 however I got no reply.
 All the time I kept my course and speed.
 When the distance to the other vessel became smaller I ordered the cadet to keep the Aldis lamp ready.
 At a distance of 3 n miles to the other vessel the situation had not changed I kept course and speed and the other vessel was still stopped and the radar gave a CPA of 1.3 n miles. At a distance of approximately 2 n miles I noted that the situation had changed. The vessel on the portside had changed course as I could see the green starboard navigation light. I could not detect other navigation lights as the working lights were still on and were very bright.
 I changed from 215 degrees to 225 degrees. (...)"*
18. Niet alleen de chief officer heeft een verklaring afgelegd. Ook boatswain Pero Hadija heeft een verklaring afgelegd. Hij zegt:
"I first sighted a boat with many clear white lights at about 05.25 hours. I did not notice navigation and/or fishing lights. I noted the lights on our portside bow. I do not remember exactly on how many degrees."

U 7

I observed the lights and the distance and concluded for myself that there was no danger. The vessel on the portside suddenly changed its course to starboard side at 05.45 / 05.50 hours as I saw the green navigation light.

Just after the fishing vessel had turned to starboard, the chief officer changed the course on the autopilot 10 degrees to starboard. Immediately thereafter the chief officer ordered me to take the wheel and switch to hand steering. I noticed that the chief officer tried to make contact with the other vessel by VHF. The cadet was giving signals with the Aldis lamp. The chief officer then ordered hard starboard wheel."

19. Op cruciale punten zijn de verklaringen van de bemanningsleden van de UK 184 en de "Oluja" verschillend. In de verklaringen van de bemanningsleden van de "Oluja" komt telkenmale terug dat de UK 184 haar koers zou hebben gewijzigd. In de ogen van de bemanning van de "Oluja" is niet het feit dat de UK 184 dekverlichting voerde waardoor haar visverlichting niet zichtbaar zou zijn geweest maar het wijzigen van de koers door de UK 84 cruciaal voor het ontstaan van de aanvaring.
20. De chief officer heeft zelfs verklaard dat hij de koers van de UK 184 heeft geplot op de ARPA en dat volgens zijn berekening de closest point of approach 1.3 n mile was. De chief officer en de boatsman van de "Oluja" verklaren meermaals en uitdrukkelijk dat de UK 184 haar koers zou hebben gewijzigd.
21. Met u heb ik aan de hand van de uitdraai uit de visplotter vastgesteld dat zij dit uitdrukkelijk niet heeft gedaan.
22. Ook komt in de verklaringen van de bemanningsleden van de "Oluja" terug dat de "Oluja" haar koers zelf wél heeft gewijzigd. Door de bemanning van de "Oluja" is verklaard dat haar koers verlegd is van 215 naar 225 graden.
23. Een koerswijziging de andere kant op van 225 naar 215 graden ligt echter meer voor de hand en zou de waarnemingen van de bemanningen van beide schepen en de uitkomst van de berekening van de ARPA kunnen verklaren.
24. Zowel P. alsook de bemanningsleden van de "Oluja" hebben verklaard dat zij elkaar voorafgaand aan de aanvaring op de radar alsook visueel hebben waargenomen. P. heeft aan de hand van zijn visuele waarneming een inschatting gemaakt en zijn inschatting op dat moment was dat de schepen elkaar op een veilige afstand zouden passeren; *"Ik heb geen moment gedacht dat het fout zou lopen"*.
25. Achteraf gezien, en dat zult u hier vaak horen, is het bijzonder vervelend dat beide schepen de kans op een kwade afloop niet groter hebben ingeschat en niet beter uitkijk hebben gehouden en niet beter gebruik hebben gemaakt van de hun ter beschikking staande hulpmiddelen. Achteraf is het makkelijk tot dat oordeel te komen.
26. Op het moment dat J. P. zijn afwegingen maakte ging hij er echter van uit dat de schepen elkaar veilig zouden passeren en misschien mocht hij daar, afgaande op de koersen waarop de schepen op het moment waarop hij die afweging maakte, wel van uit gaan. Of dit zo is zal helaas wel nooit meer kunnen worden vastgesteld.
27. Op dit moment kan echter wel worden vastgesteld dat J. P. ten tijde van zijn wacht op 16 maart 2006 de navigatie voerde op een schip dat:
 - vissende was;

- correcte navigatie- en visverlichting voerde;
 - zonder (brandende) dekverlichting heeft gevaren;
 - permanent koers en vaart heeft behouden, en;
 - zich buiten de shipping lane of enige vernauwing bevond; zodat de "Oluja" ingevolge Rule 18 (a) (iii) van de collision avoidance rules had moeten wijken voor de UK 184. Vanzelfsprekend ontslaat dit P. niet van zijn algemene verplichtingen zoals het houden van afdoende uitkijk en P. is zich daarvan terdege bewust.
28. In aanvulling hierop wil ik u verzoeken er rekening mee te houden dat ook het openbaar ministerie een onderzoek heeft ingesteld naar de aanvaring tussen de UK 184 en de "Oluja" en dat niet op voorhand uitgesloten kan worden dat de heer P. zich ook voor de strafrechter zal moeten verantwoorden.
29. Daarnaast wil ik u verzoeken rekening te houden met de omstandigheden dat de heer P. kostwinner is en niet eerder voor uw raad heeft moeten verschijnen.

6. *Het oordeel van de Raad*

Toedracht

De "Josephina Maria" UK 184 was op 13 maart 2006 omstreeks 02.00 uur uit Delfzijl vertrokken om te gaan vissen op de Noordzee op de 54e breedtegraad. Rond 07.45 uur werd begonnen met vissen. De schipper/eigenaar voer ongeveer 22 jaar als schipper en zat al sinds de nieuwbouw zeven jaar geleden aan boord van de UK 184. Het was naar zijn zeggen de eerste keer dat hij nu voor de Raad moest verschijnen. De functie van de betrokken wachtsman aan boord was kok/matroos, hij zat ook al zeven jaar aan boord van de UK 184, had daarvoor ook al bij deze schipper gevaren, had al die tijd wachtgelopen, bezit een SW 5 diploma maar had geen aparte radarcursus gevolgd. Hij vond zelf dat hij goed met de radar kon omgaan.

Op donderdag 16 maart omstreeks 04.45 uur was er gehaald en waren de tuigen weer gezet. Hierna had rond 05.30 uur de wachtsman de wacht op de brug overgenomen van de schipper. De schipper was daarna gaan slapen in zijn hut achter de brug. Ook de rest van de bemanning was weer naar kooi gegaan. De wachtsman had naar zijn zeggen, zoals vermeld in het proces-verbaal van de Scheepvaartinspectie, voorafgaand ongeveer vier uur geslapen. Ter zitting paste hij dit aan. De wind was zuidoost, kracht 2 à 3 Bft. en het was goed zicht. Het schip lag rustig. Er werden treks gemaakt van ongeveer twee uur. Buiten was het koud en er stonden geen ramen of deuren van de brug open. Hoewel dat die nacht niet was gecontroleerd, brandden volgens de schipper en de wachtsman de visverlichting en de navigatieverlichting. Bij vertrek was het wel gecontroleerd. De dekverlichting stond uit maar de zij- en de bakverlichting stonden aan. Beide radars stonden bij, respectievelijk op 12 mijl en 4 mijl bereik met noord boven. Er werd gestuurd op de stuurautomaat. Het ene wachtalarm dat gekoppeld is aan de stuurautomaat stond op 4 minuten, het tweede wachtalarm op de radar stond op 6 minuten. De UK 184 was ook uitgerust met een AIS-ontvanger, deze was net nieuw aan boord en de wachtsman was er nog niet zo

U 7

bekend mee. Hij had hem in dit geval ook niet gebruikt. De marifoons stonden bij op kanaal 10, 16 en P1.

De wachtsman had van de schipper opdracht gekregen om noord aan te houden met een vaart van ongeveer 6,5 knoop. Het visbestek had de schipper in de navigatieplotter gezet. Dit werd met een lichtblauwe lijn op de plotter aangegeven. Er waren geen obstakels in de buurt. Het was een druk scheepvaartgebied, waarbij de meeste schepen in een noordoostelijke of zuidwestelijke richting voeren. Er werd veelal geplot op de radar op een viermijlsbereik. Aan de hand van de trails op de radar kon worden geschat welke richting een schip voer. De schipper gaf ter zitting aan dat de radar standaard op relatief stond met de trails in true motion.

Op een gegeven moment zag de wachtsman op de viermijlsradar een contact op 2 à 3 mijl afstand. Hij had het ook visueel en plote het niet op de radar. Hij wist dat de meeste schepen noordoost of zuidwest voorlagen. Dit schip ging in zuidwestelijke richting. Het zat, zo schatte hij, op 45 à 60 graden over zijn stuurboordboeg. Hij zag het rode boordlicht en naar hij dacht twee toplichten. Dit was, zo schatte hij, circa tien minuten voor de aanvaring geweest. Omdat hij aan het vissen was met de visverlichting aan, ging hij er vanuit dat het andere schip wel zou uitwijken en voor hem over zou gaan als hij koers en vaart behield. Hij heeft geen moment gedacht dat het fout zou lopen, tot de aanvaring plaatsvond. Het andere schip werd tweemaal geraakt, de tweede maal met bakboordgiek. De wachtsman verklaarde dat hij niet had geslapen in de stoel op de brug en geen middelen had gebruikt die nadelig konden zijn voor zijn vaarvaardigheid. Na de aanvaring nam de schipper het op de brug van hem over en stuurde de wachtsman naar dek om te gaan halen.

De schipper was wakker geschrokken van een harde klap, stapte meteen uit bed en ging naar de brug. Bij de tweede klap, toen de giek het andere schip raakte, was hij al op de brug. Het Marelec-systeem, dat de motor in neutrale stand zet als er teveel kracht op het net komt, had de kracht al van de motor gehaald. Hij stuurde de wachtsman naar beneden om te gaan halen. Op de VHF hoorde hij het andere schip op kanaal 16 roepen. Hij antwoordde dat ze geen water maakten, dat er geen gewonden waren en dat hij later weer zou oproepen. Geluidsseinen had de schipper niet gehoord. Hij noteerde van de AIS de positie en de gegevens van het andere schip. Het bleek de Kroatische bulkcarrier "Oluja" te zijn. De netten werden gehaald en de schade werd opgenomen. Of de visverlichting brandde, werd niet gecontroleerd. Na ongeveer een uur nam hij weer contact op met het andere schip en wisselde gegevens uit. De kapitein van het andere schip zei hem dat ze voor de aanvaring meerdere malen op de VHF hadden opgeroepen. De wachtsman aan boord van de UK 184 had echter niets gehoord. Navraag door de schipper bij collega-vissers in de buurt gaf aan dat ook zij hiervan niets hadden gehoord op de VHF. De schipper was achteraf van mening dat beide schepen fout waren door het tot een aanvaring te laten komen. De "Oluja" was volgens hem uitwijkplichtig omdat de UK 184 vissende was. De wachtsman zei hem desgevraagd dat hij het rode boordlicht had gezien van de "Oluja", maar dat hij zich had verkeken. Door de aanvaring was de neus van de UK 184 afgeplat. Het vissersvaartuig is daarna opgestoomd naar Den Helder alwaar op 17 maart werd afgemeerd. De "Oluja" heeft enige tijd rond de UK 184 gedraaid en heeft omstreeks 07.30 uur zijn reis vervolgd naar Tarragona waar het op 22 maart aankwam. Op donderdagmiddag 16 maart werden op de Noordzee door het Kustwachtvliegtuig foto's gemaakt van de "Oluja". Daarop is te

zien dat de "Oluja" bakboordachter onder de brug schade had aan romp en verschansing.

Door een expert voor de verzekeringsmaatschappij van de "Oluja" werden in Tarragona de kapitein en de drie man die tijdens de aanvaring op de brug van de "Oluja" waren, gehoord. Hij werd later in Nederland door het KLPD, Dienst Waterpolitie, Unit Noordzee, hierover gehoord. Uit zijn bevindingen en de scheepsverklaringen van de betrokken bemanningsleden volgt dat aan boord van de "Oluja" de eerste stuurman de wacht op de brug had, samen met een bootsman en een uitkijk. De "Oluja" stuurde een koers van 215°, liep een vaart van circa 13 knopen en was op weg naar Tarragona (Spanje). Er stonden twee radars bij. Op een afstand van 6 à 8 mijl en circa 10° over bakboordboeg kwam er een vaartuig in zicht. Er werden geen navigatielichten gezien, alleen een heldere witte dekverlichting. Op 6 mijl afstand gaf de Arpa aan dat het vaartuig geen vaart liep en een CPA had van 1,2 à 1,3 mijl. Vanaf ongeveer 3 mijl afstand had de uitkijk aan boord van de "Oluja" opdracht gekregen om met de Aldislamp naar het andere vaartuig te schijnen. Hij deed dit vanaf stuurboordbrugvleugel. De Arpa gaf nog steeds gestopt aan en een CPA van 1,3 mijl. Op een afstand van 2 mijl werd een groen navigatielicht van het vaartuig zichtbaar. Kort hiervoor had de stuurman opgeroepen over de VHF kanaal 16 met 'vessel on my port side, this is motorvessel "Oluja"'. Hij had op de AIS gekeken, maar het andere schip zond geen AIS-signaal uit. Hij had geen antwoord gekregen op de VHF. Nadat de stuurman het groene licht had gezien, concludeerde hij dat het andere schip van koers was veranderd en is 10° stuurboorduit gegaan naar koers 225°. Op 1½ mijl werd overgegaan op handsturen door de bootsman. Op een afstand van 200 à 300 meter is eerst hard stuurboord gegeven en daarna hard bakboord om het achterschip vrij te varen van het andere vaartuig. Ook werden er fluitsignalen gegeven en werd met de Aldislamp geschenen. Even later vond om 05.58 uur de aanvaring plaats. De stuurman verklaarde dat hij voorafgaand aan de aanvaring niemand aan dek of op de brug van het andere vaartuig had gezien. Onmiddellijk na de aanvaring had hij opgeroepen over VHF-kanaal 16, maar daar werd niet op gereageerd. De kapitein van de "Oluja" gaf aan dat hij wakker was geworden toen hij de fluit van zijn schip hoorde. Hij was hierop naar de brug gerend en kwam daar op het moment van de aanvaring. De bootsman stond bij het roer, de stuurman achter de radar en de leerling op de brugvleugel. Hij ziet van het visserschip veel witte lichten en pas na circa 10 minuten dat het andere vaartuig zijn visverlichting aan heeft. Hij stopte de machine en zond een pan-pan bericht uit over de VHF. Hij kreeg geen antwoord van het andere schip, wel van Lyngby Radio. Deze zei hem dat het vissersvaartuig op kanaal 73 stand-by was. Daarna heeft hij met het vissersvaartuig gesproken en gegevens uitgewisseld.

Het bedrag van de schade aan boord van de "Oluja" is niet bekend. De schade aan de UK 184 was zodanig dat deze ruimschoots valt onder de omschrijving 'schade van betekenis', als genoemd in artikel 1 van de Schepenwet.

Ter zitting verklaarden de wachtsman en de schipper dat hun door het Openbaar Ministerie, wegens overtreding van Voorschrift 2a en 5 van de Internationale

U 7

Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972, een schikkingsvoorstel was aangeboden van respectievelijk 1000 en 500 euro.

Een kopie van een overzichtskaart van de Noordzee met daarin aangegeven de aanvaringspositie, de verklaarde koers 215° van de "Oluja" en de koers van de UK 184, is als laatste bladzijde bij deze uitspraak gevoegd.

Beschouwing

Een aanvaring bij goed zicht tussen twee schepen die elkaar ruim op tijd zagen, doch waarbij aan boord van beide schepen men niet in staat was om vast te stellen dat er gevaar voor aanvaring met het andere schip bestond. Hoe het vervolgens tot een aanvaring kwam, heeft de Raad achtereenvolgend onderzocht.

De scheepsramp

De "Oluja" zou een koers van 215° hebben gestuurd en op twee mijl afstand van de UK 184, nadat de stuurman het groene licht had gezien, 10° naar stuurboord van koers zijn veranderd naar 225°. Dat de "Oluja" mogelijk 225° zou hebben gestuurd en bakboorduit naar 215° zou zijn gedraaid, zoals de raadsman in zijn pleidooi veronderstelt, is mede gelet op de koers vanuit het Skagerrak naar de Noordzee (zie gevoegd kaartje) hoogst onwaarschijnlijk en zou in strijd zijn met de vaarregels. Pas vlak voor de aanvaring, op 200 à 300 meter afstand, werd hard stuurboord gegeven, gevolgd door hard bakboord. De vaart was onverminderd 13 knopen. Toen de kapitein van de "Oluja" tijdens de aanvaring op de brug kwam, heeft hij de vaart teruggenomen. De UK 184 was na het zetten omstreeks 04.45 uur noord gaan sturen en heeft dit tot en met de aanvaring gedaan, met een vaart van 6,5 à 7 knopen. Dat het vissersvaartuig ononderbroken noord heeft gestuurd, blijkt mede uit de door het KLPD de volgende dag van de plotter van het vissersvaartuig overgenomen presentatie van de trek van het vissersvaartuig voorafgaand aan de aanvaring. Uit bovenstaande gegevens is een relatief plot samen te stellen waaruit blijkt dat als de "Oluja" niet naar 225° zou zijn gedraaid, de UK 184 net voorover zou zijn gelopen met een CPA van 750 meter over stuurboord van de "Oluja". Dat de wachtsman aan boord van de UK 184 dacht dat het naderende schip wel voor hem over zou lopen, was dus geen goede inschatting. De wachtsman van de UK 184 gaf aan dat hij het andere schip op 45° à 60° over stuurboord zag. Volgens het plot is dit nooit meer dan 30° geweest en was de schatting van de wachtsman wel heel erg grof geweest. Als de schatting van de wachtsman juist was geweest, zou de "Oluja" ten minste een koers van 255° hebben moeten sturen, hetgeen gezien de bestemming van de "Oluja", naar het Engelse Kanaal, erg onwaarschijnlijk is (zie kaartje). Vreemd is dat de wachtsman aangeeft dat hij het andere schip niet op de radar had geplot omdat hij het met het oog kon zien, maar dan toch zonder enige poging tot manoeuvreren tegen het bakboordachterschip vaart. De "Oluja" is in haar gehele lengte vlak voor hem voorbij getrokken, waarbij hij geen kracht van de schroef haalt, noch naar stuurboord probeert te draaien. Gelet hierop en zijn verklaring dat hij zelf zou uitwijken als een ander schip dat op ongeveer één mijl afstand nog niet had

gedaan, is niet uit te sluiten dat de wachtsman toch enigermate 'afwezig' is geweest voorafgaand aan de aanvaring.

De Arpa aan boord van de "Oluja" moet niet goed hebben gewerkt, omdat deze een vaart van nul aangaf voor de UK 184 en een CPA over bakboord van 1,3 mijl. Met een vaart van nul van de UK 184 zou de CPA van 1,3 over bakboord wel kloppen, doch de vaart van de UK 184 was circa 7 knopen.

De UK 184 was bezig met de uitoefening van de visserij en de "Oluja" was dan ook uitwijkplichtig ingevolge de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972, Voorschrift 18 sub a.(iii), doch deed dat onvoldoende met een aanvaring als gevolg. De UK 184 moest in principe koers en vaart behouden (Voorschrift 17 sub a.(i)), had zelf wel eventueel eerder maatregelen mogen nemen ter vermindering van een aanvaring (Voorschrift 17 sub a.(ii)), maar had deze in ieder geval moeten nemen toen de schepen zich zo dichtbij elkaar bevonden, dat de aanvaring door een handeling van het schip dat moest uitwijken, de "Oluja" in dit geval, niet meer kon worden vermeden. De UK 184 had toen maatregelen moeten nemen die het beste hadden kunnen bijdragen aan het vermijden van de aanvaring (Voorschrift 17 sub b.). De wachtsman van de UK 184 heeft geen van beide gedaan. Uit de platte neus van het vissersvaartuig is af te leiden dat de UK 184 onder een hoek van omstreeks 80° de "Oluja" moet hebben geraakt, wegkaatste en omdat de kracht nog op de schroef stond vervolgens nogmaals onder een kleinere hoek tegen het schip aan kwam, waarbij naar mag worden aangenomen de giek de reling van de "Oluja" over een stuk heeft weggedrukt. De wachtsman verklaarde ter zitting dat hij meende de "Oluja" bij het bakboordachterschip te hebben geraakt. Dit komt overeen met de door het Kustwachtvliegtuig waargenomen schade, waarvan zich foto's in het dossier bevinden, en de informatie over de schade verkregen van de Spaanse autoriteiten.

De vis- en navigatielichten

Dat de vis- en navigatielichten van de UK 184 op 6 à 8 mijl niet werden gezien aan boord van de "Oluja" mag geen verbazing wekken. De vereiste zichtbaarheidsafstand van deze lichten voor een vaartuig met de lengte van de UK 184 bedraagt immers 2 mijl. Het reguliere toplicht zou een zichtbaarheid van 5 mijl moeten hebben, maar het voeren daarvan was voor de UK 184 niet verplicht en werd ook niet gevoerd. Op ongeveer 2 mijl werd er inderdaad een groen licht gezien. Hieruit werd geconcludeerd dat het vaartuig van koers zou zijn veranderd, omdat men nu dacht dat men een navigatielicht zag. De conclusie dat het vaartuig van koers zou zijn veranderd was onjuist. Ook is het zo dat het hooggeplaatste groene vislicht meestal beter te zien is dan het boordlicht, dat zich tussen de witte lichten bevindt. Het is dan ook aannemelijk dat men aan boord van de "Oluja" toen het groene rondomschijnende vislicht zag. Het mag als bekend worden verondersteld dat er op de Noordzee veelvuldig wordt gevist met de trawl en dat het eerste wat er van een vissend vaartuig 's nachts wordt waargenomen veelal de witte werklichten zijn. In dit geval waren dat de bak- en zijverlichting van de UK 184. Helaas zijn, indien er vaart wordt gelopen, veelal de boordlichten daardoor vaak moeilijker te zien. Zij komen meestal later in zicht. Met een kijker en een geoefend oog zijn ze echter eerder te onderscheiden. Of men aan boord van de "Oluja" goed met de kijker heeft gekeken,

U 7

lijkt niet aannemelijk gezien deze ramp. De stuurman had moeten weten dat hij vissersvaartuigen kon tegenkomen en anders had de kapitein daarop moeten wijzen. Of dat gebeurd is, is niet te achterhalen. Feit blijft dat aan boord van de "Oluja" het andere vaartuig niet als vissersvaartuig werd herkend, ook niet toen de afstand kleiner was dan twee mijl en een groen licht werd waargenomen.

Het is goed zeemansgebruik dat een wachtsman voor hij de wacht bij nacht overneemt, even controleert of de vis- en navigatielichten ook daadwerkelijk branden. De schipper en de wachtsman van de UK 184 geven beiden ruitelijk toe dat die nacht niet te hebben gedaan. Het lijkt echter zeer aannemelijk dat ze hebben gebrand, omdat de kapitein van de "Oluja" uiteindelijk, weliswaar ongeveer 10 minuten na de aanvaring, ze wel heeft gezien. Theoretisch zou de schipper ze, nadat hij op de brug was gekomen, aan hebben kunnen doen. Mede gezien de praktijk van de visserman om ze dag en nacht te laten branden, is dat niet erg waarschijnlijk. Een collega-visser die zich op 4 mijl afstand bevond, verklaarde dat hij de vislichten van de UK 184 had gezien. Op grond van die feiten en omstandigheden is de Raad tot de overtuiging gekomen dat de vislichten van de UK 184 hebben gebrand. Maar ook al zouden de vislichten van de UK 184 niet hebben gebrand, dan had men aan boord van de "Oluja", gelet op het goede zicht, toch zeker op enige afstand moeten kunnen zien dat het een vissend vaartuig betrof, zeker waar de bak- en zijverlichting brandde.

Bij controle later in Den Helder bleek één van de dubbel uitgevoerde witte vislichten (het licht aan bakboord) niet te branden. Omdat ieder licht op zich aan de zichtbaarheidseis moet voldoen, heeft dat de zichtbaarheid niet aangetast. Het kan zijn dat het licht door de klap van de aanvaring is stukgegaan.

Het uitkijken

Men had elkaar gezien, dat is al belangrijk. Maar goed uitkijken houdt meer in. Ingevolge Voorschrift 5 (Uitkijk), dient een schip ook gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn, teneinde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken. Aan boord van de "Oluja" werd alleen de Arpa gebruikt, zonder enige controle daarop. En de Arpa gaf aan dat het contact gestopt lag, wat niet zo was. Enkele simpele peilingen, bij voorkeur op zicht maar desnoods op de radar, hadden kunnen aangeven dat de peiling constant bleef, dan wel nauwelijks veranderde, en er dus gevaar voor aanvaring was. Ook kan de Raad zich niet aan de indruk onttrekken dat er geen gebruik is gemaakt van een verrekijker aan boord van de "Oluja". Daarmee had toch zeker op enkele mijlen afstand gezien kunnen worden dat het andere schip een visserman was. In plaats van de uitkijk op drie mijl achter de Aldislamp op stuurboordbrugvleugel te zetten – terwijl het andere schip naderde over bakboord –, had men er waarschijnlijk beter aan gedaan om hem goed door de verrekijker het contact te laten bekijken. De uitkijk had de zeevaartschool voltooid en maakte als leerling zijn eerste reis. Verondersteld mag worden dat hij had kunnen zien dat het een visserman betrof.

Een nog veel aanzienlijker onprofessioneel gedrag gold voor de wachtsman aan boord van de UK 184. De wachtsman had de "Oluja" voor het eerst waargenomen op de radar op een afstand van 2 à 3 mijl en had het contact toen ook visueel. Hij

heeft het contact niet toegewezen aan de Arpa, had op zicht geschat dat het andere schip wel voor hem over zou lopen en deed verder niets. Zijn inschatting was verkeerd. Theoretisch zou het schip in eerste instantie, zonder de koersverandering naar 225°, net achter hem langs zijn gegaan. Ter zitting gaf de schipper desgevraagd aan dat de radar altijd op 'relative motion/trails true motion' stond. Omdat in dit geval de 'true motion trail' ongeveer 11° verschilde met de 'relative motion trail', acht de Raad het niet aannemelijk dat de wachtsman daardoor op het verkeerde been was gezet. Ter zitting gaf de wachtsman bovendien aan uitsluitend op zijn visuele waarneming de inschatting van het voorover lopen van de "Oluja" te hebben gemaakt.

Aan boord van de "Oluja" werden niet alle beschikbare middelen gebruikt om te bepalen of er een gevaar voor aanvaring was. Aan boord van de UK 184 werd helemaal niets gedaan van dien aard. De wachtsman ging er vanuit dat het andere schip wel zou uitwijken als hij koers en vaart zou behouden. Niet uit te sluiten is dat de wachtsman was ingedut of anderszins 'afwezig' was voorafgaand aan de aanvaring.

Het uitwijken

Toen de "Oluja" op 6 à 8 mijl de witte lichten in zicht kreeg op ongeveer tien graden over bakboord, waren een paar peilingen voldoende geweest om vast te stellen dat de peiling nagenoeg niet veranderde. Op die basis had de stuurman kunnen bedenken dat de koers van het contact rechts van de peilingslijn moest liggen en was een kleine koersverandering naar bakboord voldoende geweest. Daarmee zou het contact daarna over stuurboord zijn doorgezet. Op ruime afstand, zeg buiten de vijf mijl, was dit een volgens de Voorschriften toegestane mogelijkheid. Eenmaal dichterbij moest de "Oluja", nog niet wetende dat het een vissersvaartuig was bezig met de uitoefening van de visserij, in principe koers en vaart behouden. Gezien de werklichten die men zag en de trekking – volgens de Arpa lag het contact zelfs gestopt – was het echter aannemelijk dat het een vissersvaartuig was. Ook had de stuurman moeten weten dat hij de vis- en navigatielichten van een vissersvaartuig waarschijnlijk nog niet kon zien, omdat de zichtbaarheidsafstand formeel slechts 2 mijl is. Hij had er toen verstandig aan gedaan om ervan uit te gaan met een visserman van doen te hebben, uit de weg te gaan en het vaartuig met de kijker goed in de gaten te houden. Toen men op circa 2 mijl afstand een groen licht van het contact zag, was een duidelijke koersverandering naar stuurboord op zijn plaats geweest, of het nu een visserman was of een werktuigelijk voortbewogen vaartuig deed er op dat moment niet toe. Men vertrouwde kennelijk te lang op de foute Arpa-oplossing en uiteindelijk ging de stuurman pas op 200 à 300 meter afstand uitwijken, in extremis, maar veel te laat.

De wachtsman aan boord van de UK 184 deed helemaal niets, omdat hij meende dat de ander wel zijn vislichten zou zien en zou uitwijken. Hoewel hij in zijn verklaring aangaf gewoonlijk op ongeveer een mijl afstand zelf uit te wijken als de ander nog niet was uitgeweken, deed hij dat nu niet. Hij had in dit geval op een mijl afstand naar stuurboord kunnen en mogen uitwijken. Naar bakboord zou op dat moment niet erg verstandig zijn geweest. Dichterbij had hij maatregelen moeten nemen die het

U 7

beste hadden kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring. Naar stuurboord draaien en/of de vaart eraf waren in de gegeven situatie de juiste maatregelen geweest.

Het waarschuwen van de kapitein/schipper

Aan boord van de "Oluja" werd de kapitein niet gewaarschuwd en deze werd wakker toen hij de fluit hoorde. Ook aan boord van de UK184 werd de schipper niet gewaarschuwd. Hij werd wakker van de eerste klap. Het waarschuwen van de kapitein of schipper indien er andere scheepvaart binnen een, meestal door de kapitein of schipper vooraf aangeduide, gevaarlijke afstand komt, is goed zeeman-schap. Sommigen schromen om te waarschuwen, kennelijk denkend dat het een blijk van onkunde zou zijn. Dit is zeker niet zo, het geeft een kapitein/schipper juist vertrouwen in zijn wachtsmensen als hij weet dat ze hem tijdig waarschuwen voor een zich ontwikkelende gevaarlijke of nabije situatie. De schipper voer al tenminste zeven jaar met de wachtsman en gaf ter zitting aan altijd het volste vertrouwen in de wachtsman te hebben gehad en ondanks deze aanvaring nog steeds te hebben.

De VHF en AIS

De "Oluja" was uitgerust met AIS en de UK 184 alleen met een AIS-ontvanger. Voor zover de Raad bekend is het (Europese) voornemen om AIS in 2008 op de visserij in te voeren. De schipper van de UK 184 gebruikte de AIS na de aanvaring om de gegevens van de "Oluja" te noteren. De wachtsman had er niet naar gekeken. Het apparaat stond net aan boord en hij kende het nog niet zo goed. Aan boord van de "Oluja" gebruikte de stuurman kennelijk pas de AIS toen hij over de VHF wilde oproepen. Helaas zond de UK 184 geen AIS-gegevens uit. De schipper verklaarde dat hij kort na de aanvaring op de brug het andere schip paniekerig op kanaal 16 hoorde schreeuwen "mayday mayday calling fishing vessel". Dit duidt erop dat de VHF aan en open stond en op het juiste kanaal. De schipper had de luidspreker met volumeknop van de marifoon op kanaal 16 met opzet hoog tegen het plafond laten monteren, zodat men daar moeilijk bij kon. De volumeknop stond standaard net iets minder dan vol open. De wachtsman verklaarde niets te hebben gehoord van oproepen van de "Oluja", terwijl in de buurt varende collega-vissers ook niets hadden gehoord. Anderzijds is het ook een feit dat de wachtsman zelf geen enkele poging heeft ondernomen om de "Oluja" op te roepen.

Fatigue

De UK 184 was op zondagnacht om 02.00 uur uit Delfzijl vertrokken om te gaan vissen. De gehele week tot de aanvaring was er gevist met trekken van ongeveer twee uur. Na aftrek van werkzaamheden kon er telkenmale ongeveer een uur worden gerust. De aanvaring vond plaats op donderdagochtend omstreeks 06.00 uur, na een vertreknacht met weinig rust en ruim drie dagen vissen. Er werden trekken gemaakt van ongeveer twee uur en daarvan kon telkens een uur worden gerust. Theoretisch had men dan in een etmaal ongeveer 8 à 10 uren rust, maar niet aaneengesloten. Het is een bekend gegeven dat dit kan leiden tot een zekere mate van 'fatigue'. Aan het einde van een dergelijke visweek is vooral de periode rond de dagwacht het

gevaarlijkst en kunnen de gevolgen van 'fatigue' toeslaan. In zijn oorspronkelijke verklaring had de wachtsman aangegeven dat hij voorafgaand aan zijn op wacht komen vier uur had geslapen. Ter zitting corrigeerde hij dat, het waren rustperiodes van telkens ongeveer een uur geweest.

Uit de verklaringen van betrokkene volgt dat hij het andere schip wel had gezien, inschatte dat er geen gevaar voor aanvaring was, het schip visueel had gevolgd en niet was ingedut. Hij was echter onvoldoende scherp in zijn waarnemingen en bleef min of meer apathisch in de stuurstoel zitten zonder te handelen toen het schip alsmar naderbij kwam. Hoewel de wachtsman aangaf dat hij voldoende uitgerust was, kan de Raad niet anders dan concluderen dat zijn niet-handelen een gevolg was van 'fatigue'.

Het wachalarm

De schipper had alle materiële voorzieningen getroffen om te voorkomen dat de mensen in slaap zouden vallen. Het wachalarm stond aan op vier minuten en was gekoppeld aan de stuurautomaat, terwijl een tweede wachalarm op de radar kennelijk om de zes minuten alarmeerde. De wachtslieden konden de wachalarmen niet zelf uitzetten. Om de wachalarmen uit te drukken moest men voorover buigen vanuit de stoel. Het zou beter zijn om de knop zodanig te plaatsen dat men uit de stoel moet komen.

Conclusie

De "Oluja", die uitwijkplichtig was, is te laat en onvoldoende is uitgeweken, met een aanvaring als gevolg. Aan boord van dat schip werd niet onderkend dat het contact een vissersvaartuig was, de Arpa gaf een verkeerde oplossing en er werd niet goed gecontroleerd of er een gevaar voor aanvaring was. De UK 184 was bezig met de uitvoering van de visserij, had maatregelen mogen nemen ter vermindering van een aanvaring toen duidelijk werd dat de "Oluja" niet de passende maatregelen nam, maar had maatregelen moeten nemen die het beste konden bijdragen tot het vermijden van de aanvaring, toen de "Oluja" zich zo dichtbij bevond, dat de aanvaring door het handelen van dit schip alleen niet kon worden vermeden. De UK 184 heeft niets gedaan en voer onverminderd door tegen de "Oluja" aan en heeft medeschuld aan de aanvaring. 'Fatigue' heeft hierbij vrijwel zeker een rol gespeeld. De Raad betwijfelt dan ook ernstig of de wachtsman wel 'aanwezig' was en niet was ingedut. Als de wachtsman daarentegen bij vol bewustzijn de aanvaring heeft laten plaatsvinden, moet worden getwijfeld aan zijn bekwaamheid om de wacht op de brug te lopen. Omdat hij voor het eerst hiervoor voor de Raad verschijnt en de schipper nog steeds vertrouwen in hem heeft en hem graag aan boord wil hebben, geeft de Raad hem het voordeel van de twijfel en volstaat met het opleggen van een maatregel van tucht.

De schipper treft voor wat betreft de aanvaring geen verwijt.

U 7

Beslissing

De Raad straft wachtsman J. P., geboren op 6 augustus 1973 en wonende te Urk, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om te varen als wachtsman aan boord van een vissersvaartuig te ontnemen voor de periode van één week.

Leringen

De Raad tekent hierbij aan dat een aantal leringen niet zozeer de UK 184 betreffen, maar de "Oluja".

1. Het bijhouden van de peiling van het andere schip is de enige betrouwbare methode om te bepalen of er een gevaar voor aanvaring is. Arpa, 'radartrails' en zichtschattingen zijn hulpmiddelen.
2. Het tijdig waarschuwen van de kapitein/schipper is goed zeemanschap en kan aanvaringen voorkomen.
3. Kennis van vismethoden, gebruikte lichten en zichtbaarheid en plaatsing hiervan is essentieel om veilig op de Noordzee te varen.
4. Ook een Arpa kan niet goed werken; controle met andere middelen blijft altijd noodzakelijk. Dit kan eenvoudig door bijvoorbeeld het peilingverloop op radar of visueel bij te houden.
5. Vooral als een ander schip over stuurboord inkomt, is het goed om de seinen/lichten die aangeven dat de visserij wordt uitgeoefend, te controleren.
6. Bij gebruik van de radars die de 'trails' relatief of 'true motion' kunnen weergeven, is het van belang dat de wachtslieden goed weten wat is ingesteld en wat de richting van de 'trail' aangeeft.
7. Zeker tegen het einde van een visweek heeft iedere visserman meer of minder last van 'fatigue' en dient hij hier bedacht op te zijn.

Aanbevelingen

1. Kapiteins/schippers dienen hun wachtslieden nog eens nadrukkelijk te wijzen op hun verantwoordelijkheid om de kapitein/schipper tijdig te waarschuwen van een zich ontwikkelende nabije situatie.
2. Het doen volgen van een radarnavigatiecursus door de wachtsman.
3. Aandacht besteden door de visserman aan 'fatigue', de verschijnselen en hoe deze te beperken en op te vangen.



Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plaatsvervangend voorzitter, E. Bakker, J.L.A. van Aalst, N.J. Pronk en J. van Urk leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plaatsvervangend voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 15 februari 2007.

P. Neleman, 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