

Nr. 2

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 14 maart 2007, waarbij het Nederlandse vissersvaartuig "Leendert de Mol" KW 5, vissende in het Steendiep, in aanvaring kwam met het onder loodsaanwijzing en onder de vlag van Antigua en Barbuda varende vrachtschip "Winona".

Betrokkene: schipper J. van der Bent

Op 14 maart 2007 kwam het Nederlandse vissersvaartuig "Leendert de Mol" KW 5, vissende in het Steendiep, in aanvaring met het onder loodsaanwijzing en onder de vlag van Antigua en Barbuda varende vrachtschip "Winona". Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 27 augustus 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 schipper van het Nederlandse vissersvaartuig "Leendert de Mol" KW 5, Jacob van der Bent, wonende te Katwijk aan Zee.

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 van de "Leendert de Mol" KW 5;
2. gegevens van de "Winona", verkregen van de website <http://www.lloydsniu.com>;
3. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 19-03-2007, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper J. van der Bent;
4. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 19-03-2007, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van matroos/stageloper P.G. Hogewoning;
5. een loodsverklaring (IAD-melding) d.d. 15-03-2007 van loods O.W. Nijkamp;
6. een e-mail d.d. 20 april 2007, van M. Vlag van de Scheepvaartinspectie aan J.H.P. Waasdorp van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden;
7. een e-mail d.d. 9 mei 2007, van J.H.P. Waasdorp van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden aan M. Vlag van de Scheepvaartinspectie;
8. drie fotokopieën van radarbeelden van de verkeerscentrale, inclusief incident-plottergegevens;

U 2

9. proces-verbaal nummer 2007007667-1 van het KLPD, Waterpolitie, Unit Zeeuwse Stroom, Groep Vlissingen, opgemaakt, gesloten en getekend op 6 april 2007, inclusief bijlagen;
10. een Verlenging Certificaat van Deugdelijkheid, nummer 2241/2007, afgegeven op 01-04-2007;
11. een Certificaat van Deugdelijkheid, nummer 16051/2006, afgegeven op 01-01-2007;
12. een Staat van Voorgescreven Bemanning, nummer 16051/2006, afgegeven op 01-01-2007;
13. een DVD met radarbeelden van de verkeerscentrale, verkregen van het Schelde Coördinatie Centrum te Vlissingen;
14. zeekaart nummer 1473.

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

De Raad hoorde schipper J. van der Bent, als betrokkene. De schipper werd bijgestaan door zijn raadvrouw mr. C.E. van Lare, advocate te Rotterdam.

De Raad hoorde matroos P.G. Hogewoning en loods O.W. Nijkamp, beiden als getuige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 27 augustus 2007 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren en te doen voeren hetgeen hij dienstig achtte.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatste te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Leendert de Mol" KW 5 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Rederij J. van der Plas & Zn. B.V. te Katwijk. Het schip is in 2001 gebouwd, is 23,97 meter lang, meet bruto 152 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 220 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit vier personen.

De "Winona" is een vrachtschip varende onder de vlag van Antigua en Barbuda. Het schip is in 2003 gebouwd, is 132,2 meter lang en meet bruto 6361 registerton.

B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper J. van der Bent:

Ik vaar reeds 21 jaar aan boord van vissersschepen. Ik vaar reeds vier jaar als schipper aan boord van de KW 5. Hiervoor heb ik minimaal zeven jaar als stuurman gevaren. Ik ben in het bezit van de diploma's SW 6, Schipper/Machinist, Marcom B en Radarnavigator.

Omstreeks 10.45 uur heb ik de wacht overgegeven aan matroos Hogewoning. Het weer was goed, het zicht was ongeveer vijf mijl, de zee was vlak en er liep een minimale deining. De grote radar (Atlas) stond ingesteld op zes mijl, de andere stond ingesteld op drie mijl. Op beide radars kan worden geplot. Er stond één VHF op kanaal 64 en de andere stond op kanaal 16. Wij voerden het dagmerk om aan te geven dat wij vissende waren. Het dagmerk hangt in de voormast. Ook de navigatie- en visverlichting stonden bij. Ik weet dat matroos Hogewoning een stageloper is van de visserijschool. Het theoretisch examen voor SW 4 en SW 5 heeft hij reeds behaald. Hij loopt vaker alleen wachten en dit gaat naar behoren. Mijn standaard-instructie is dat de bemanning mij moet roepen als ze het niet vertrouwen. Toen ik van wacht ging, was er geen scheepvaart in de buurt die gevaar op kon leveren. Ik ben naar de kombuis gegaan en op een gegeven moment, kort voor de aanvaring, ging de oproepoeter in mijn hut. Ik ben direct naar boven gegaan en toen ik op de trap stond, kwamen wij in aanvaring met de "Winona". Ik zag, toen ik op de trap stond, de "Winona" van bakboord naar stuurboord gaan. Ik ben verder de trap opgelopen en heb de reguleur op stop gezet. En ik heb "Passed Position" ingedrukt op de radar. Daarop zag ik minimaal twee koersveranderingen van de "Winona". Ik heb de "Winona" gesproken. Deze gaf aan dat de aanvaring was veroorzaakt door koersveranderingen van de KW 5. Echter uit de plotter blijkt dat de KW 5 sinds positie 51° 35',925 N en 003° 20',465 O geen koerswijzigingen heeft uitgevoerd. Dat is 1,66 mijl tot aan het moment van aanvaring. Tijdens dit gesprek werd ook aangegeven dat de "Winona" beperkt was door haar diepgang. Op mijn verzoek heeft stuurman Dekker hier nadrukkelijk op gelet toen wij in de buurt van de "Winona" lagen om gegevens uit te wisselen; hij heeft echter geen dagmerken waargenomen.

Ik heb telefonisch contact gehad met Steenbank Pilot en die bevestigde dat wij niet van koers waren veranderd, met andere woorden: mijn plotterbeelden waren correct. Hij gaf ook aan dat de "Winona" diverse koersveranderingen had uitgevoerd. Alle gesprekken met de "Winona" zijn in het Nederlands gevoerd. Na het uitwisselen van de gegevens konden wij onze visreis afmaken. Wij hadden lichte kopschade ruim boven het hoofddek. Er zijn gelukkig geen gewonden gevallen. Ik heb mij gerealiseerd dat er tijdens de wacht van matroos Hogewoning kruisend verkeer zou kunnen komen voor de haven van Antwerpen.

Om van de automatische piloot naar handbediening te gaan moet de knop van de stuurmachinepomp naar "hand" gezet worden (benaming bij schakelaar). Hierna moet de piloot van "auto" naar "manual" gezet worden. Hierna moet de tiller

U 2

geselecteerd worden door een knop nabij de tiller in te drukken. Ik denk dat dit laatste fout is gegaan.

Wij gebruiken geen alcohol aan boord. De bemanning had een goede nachtrust gehad.

Het Master's Report d.d. 14 maart 2007 van de kapitein van de "Winona", I. Lica luidt:

The undersigned, master of the mv "Winona" of GRT 6361, under Antigua and Barbuda flag, and registered at the port of St. John's, left the port of Klaipeda on March the 11th of 2007, loaded with 8989.265 mts of fertilizers bound for Antwerp. On March the 14th of 2007 at 10.55 hours lt. the pilot came on board between Middelbank Buoy and South Schouwbank Buoy.

At 11.20 hours lt. in position 51° 37'.9 N, 003° 21'.4 E (east of MSB Buoy), the ships's heading was 150 degrees, I sighted one fishing vessel on my starboard side on collision course. I altered the course to starboard to 165 degrees in order to pass behind the fishing vessel and then to come back again in the leading line.

The fishing vessel altered her course to starboard and I changed again the course to 150 degrees to overtake the fishing vessel on her port side, but suddenly the fishing boat changed the course to her port side.

In order to avoid the collision I put hard to port, our collision course was 133 degrees and collision angle was about 90 degrees. The engine was still full ahead. I tried to call the fishing boat many times on the VHF but not any reply. Not any action from the fishing boat to avoid the collision.

All this time the vessel showed the day mark for restricted of deep draft of ship.

After the collision I have noted the following damages:

- at about three meters above of sea level on the ship's hull, starboard side, after part (location messroom and galley) one hole with dimensions about four meters by 0.5 meters and indents of about six meters by 1.5 meters;
- also the vent pipe of fresh water tank was damaged/broken;
- in the messroom/galley: the wall is broken together with the ceiling.

After the collision the pilot contacted the fishing boat for her details: fishing no.

KW 5; name off fishing boat: "Leendert de Mol"; LOA 24 meters, Draft: 4.3 meters.

Owner: Rederij J. van der Plas & Sons. Address: Dillenburgdreef 8, Katwijk.

Owing to the aforesaid occurrence, I hold the master and the owners of the fishing boat responsible for all damages, losses and consequences which may arise therefrom.

Per loodsverklaring (IAD-melding) heeft de loods van de "Winona", O.W. Nijkerk, verklaard:

Dat ik om 10.55 uur bemand werd op het ms. "Winona", met bestemming Antwerpen, tussen de Schouwenbank Zuid- en de Middelbank-boei; dat ter hoogte van de MSB koers 125 rw. werd gevaren, teneinde in diep water te blijven; dat over stuurboord een vissersvaartuig werd waargenomen, vissende in een noordoostelijke richting;

dat na het passeren van de Steenbank koers 165 rw. werd gestuurd om zo terug te komen in de lichtenlijn en achter het vissende vaartuig te passeren;
 dat na deze koersverandering visueel waargenomen werd dat het vissersvaartuig koers verlegde in de richting van de lichtenlijn Westkapelle;
 dat daarop werd besloten het vissersvaartuig over bakboord voorbij te lopen;
 dat hiervoor de koers werd verlegd naar 145 rw. om het vissersvaartuig ruim te passeren;
 dat van autopilot overgegaan werd op handbesturing om het tegenroer te verminderen, zodat het schip minder zou gieren;
 dat toen het vissersvaartuig op plusminus drie kabels was genaderd, bemerkt werd dat het schip weer op een noordoostelijke koers lag;
 dat hard bakboordroer werd gegeven om met het vissersvaartuig mee te gaan liggen en vervolgens over bakboord te zwaaien;
 dat diverse malen getracht is contact te leggen met het vissersvaartuig op het VHF-kanaal 64; dat vlak voor de aanvaring met hard stuurboordroer nog werd geprobeerd het achterschip vrij te varen;
 dat niet voorkomen kon worden dat het vissersvaartuig ons onder een nagenoeg rechte hoek bij het achterschip heeft geraakt;
 dat geen enkele actie van het vissersvaartuig is waargenomen om de aanvaring te voorkomen; dat na de aanvaring verder over bakboord is rondgegaan en in de nabijheid van de KW 5 is gebleven voor het geval dat assistentie noodzakelijk zou zijn. Tevens was het baggervvaartuig "Schotsman" ter plaatse;
 dat na toestemming van de bevoegde autoriteit de reis is voortgezet en te 17.30 uur afgemeerd werd in de Berendrechtsluis.

Aan het KLPD hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein I. Lica van de "Winona":

In aanvulling op mijn "Masters report" wil ik op uw vragen met betrekking tot de aanvaring van mijn schip met het vissersvaartuig KW 5 het volgende verklaren. U vraagt mij wat de snelheid was tijdens de koers op 150 graden. De snelheid van mijn schip was 12 knopen.

U vraagt mij hoe vaak ik het vissersschip heb opgeroepen per marifoon. Ik heb het vissersschip één maal opgeroepen, de loods meerdere keren. Het oproepen gebeurde op kanaal VHF 16. Tijdens het manoeuvreren nam ik de beslissingen in overleg met de loods. De roerganger begreep de gegeven orders. Voor mijn verdere bevindingen verwijs ik naar het aan u afgegeven en door mij ondertekende Master's Report.

Schipper J. van der Bent:

Ik ben de schipper van het onder Nederlandse vlag varende zeevissersschip "Leendert de Mol", voorzien van visserijteken KW 5. Ik heb vier jaar ervaring als schipper. Op 14 maart 2007, omstreeks 11.00 uur, voer ik met mijn schip, voldoende bemand en uitgerust, op de Noordzee ter hoogte van de Steenbank. Wij lopen een om-en-om-wachrooster. Er was geen sprake van oververmoeidheid bij mijzelf of bij een van mijn bemanningsleden. Mijn schip was boomkor-vissende en voerde de

U 2

geldende dagmerken en verlichting. De marifoonkanalen 64 en 16 stonden bij en daar werd door de roerganger op uitgeluisterd. Ik had mij bij het binnenvaren van de sector Steenbank gemeld. Matroos Hogewoning bevond zich als roerganger in de stuurhut en navigeerde zelf het schip. Hij is als stageloper aan boord geplaatst, en is bevoegd en bekwaam om zelfstandig wacht te lopen. Matroos Hogewoning was omstreeks 10.45 uur die dag, op wacht gekomen. Ik bevond mij met de overige twee bemanningsleden in de kombuis. Omstreeks 11.22 uur die dag werd ik opgeroepen middels de bel om naar de stuurhut te komen. Op het moment dat ik de trap opliep naar de stuurhut voelde en hoorde ik dat mijn schip een aanvaring had. Ik heb geen geluidssignalen gehoord. Ook heb ik geen koers- of snelheidsverandering van mijn schip gevoeld. In de stuurhut gekomen, zag ik het zeeschip "Winona" van bakboord naar stuurboord voorbij schuiven. Op dat moment nam ik de navigatie van matroos Hogewoning over en heb de motoren op stop gezet. Vervolgens heb ik de knop "Past Position" van de radar ingedrukt. Zodoende kon ik later de gevaren koersen en dergelijke vaststellen. Ik zag zodoende dat de "Winona" voor de aanvaring koerswijzigingen had gedaan. Op het marifoonkanaal 64 heb ik vervolgens contact gehad met de "Winona". Hoe dat precies gegaan is, kan ik mij niet meer precies herinneren. De "Winona" is vervolgens over bakboord rond gevaren en is in onze nabijheid stil gaan liggen. Een zeegaande zandzuiger van de firma Schotsman heeft vervolgens zijn hulp aangeboden. Ik herinner mij dat ik de Nederlands sprekende loods van de "Winona" vroeg op marifoonkanaal 64 of 10 hoe dit allemaal had kunnen gebeuren. Hij antwoordde mij dat ik koers zou hebben veranderd en dat de "Winona" een geulgebonden schip in verband met zijn diepgang zou zijn, of woorden van gelijke strekking. Ik antwoordde dat ik op de plot gezien had dat ik een rechte koers zou hebben gevaren. Hierop heb ik geen contact meer gehad. Ik zag geen dagmerken op de "Winona" die zouden aangeven dat het schip vanwege zijn diepgang geulgeboden zou zijn. Vervolgens ben ik telefonisch in contact gekomen met de verkeersleider van de verkeerspost Steenbank. Ik heb hem gevraagd waarom er niet is geroepen en hoe het heeft kunnen gebeuren. Hij vertelde mij dat het aanvankelijk goed ging. Na het terugkijken van de radarbeelden bevestigde hij mij dat ik geen koerswijzigingen had gedaan en dat de "Winona" wel koerswijzigingen had gedaan. De schade die mijn schip heeft opgelopen ten gevolge van de aanvaring bestaat uit een ontzet bakdek en boeg. Mijn schip is ten gevolge van de schade in reparatie gegaan bij de werf Padmos te Stellendam en kan derhalve niet vissen op zee. Na uitlezing van de plot van de digitale zeekaart merk ik op dat omstreeks 11.00 uur die dag vanaf de coördinaten 51° 35',925 noorderbreedte en 003° 20',465 oosterlengte door mijn schip ongeveer 22 minuten op koers 028,5 graden gevaren is tot aan het moment van de aanvaring, omstreeks 11.22 uur die dag, op de coördinaten 51° 37',376 noorderbreedte en 003° 21',754 oosterlengte, zonder een koerswijziging te hebben gedaan. Ik vind dat de "Winona", gezien de regelgeving en omstandigheden, schuld heeft aan de aanvaring omdat mijn schip van stuurboord kwam en omdat de "Winona" een koers recht op mijn schip af gevaren heeft.

Ik vind dat de "Winona" gevaarlijk vaargedrag vertoond heeft door op aanvaringskoers te gaan varen, met de aanvaring als gevolg.

Matroos P.G. Hogewoning:

Ik ben als matroos in dienst bij de firma J. van der Plas, die eigenaar is van de KW 5. In de nacht van zondag op maandag zijn wij vertrokken uit IJmuiden en zijn wij gaan vissen op de Noordzee. Op 14 maart ben ik rond 10.45 uur op wacht gekomen en daarna stond ik alleen op de brug en voerde ik zelfstandig de navigatie, in opdracht van schipper Van der Bent. Het schip was vissende met twee boomkorren. Rond 11.00 uur was de laatste koersverandering voor de aanvaring. De marifoonkanalen 16 en 64 stonden bij. Wij voerden de diablo in de voormast. Het was overdag en goed zicht. De radar stond bij op het 6-mijlsbereik en werkte goed. Hij gaf een goed beeld en er is elektronisch mee te plotten. Ik heb het diploma radar-waarnemer en kan met die radar plotten. De schipper gaf mij opdracht om de blauwe lijn op de trackplotter te volgen. Dat was de koers 028,5°. Ik stuurde op de gyrostuurautomaat. Van bakboord kwam de "Winona" in, ongeveer in de lichtenlijn van Westkapelle en een blauwe zandzuiger kwam van stuurboord achter in. Die zat verder weg en liep mij op. Ik heb alles geplot, waardoor de echo's voorzien waren van vectoren en trails. Ik neem aan dat de vectoren op true stonden. Aanvankelijk zou de "Winona" op 0,2 mijl achter mij langs gaan. Wij voeren 5,7 knopen. De "Winona" kwam uit het noordwesten. Toen maakte de "Winona" een koerswijziging naar bakboord en zou hij op 0,5 mijl voor ons langs gaan, ik vermoed om langs de boeien Magne en MSB te varen. Er was toen nog niets gezegd over de marifoon. Ik zag toen ook nog geen aanleiding om te roepen, omdat het vrij ging. Daarna maakte hij een koerswijziging naar stuurboord, waardoor hij op ongeveer 25° tot 30° aan bakboordboeg van mij, recht op mij af voer. Er werd toen veel gezegd op de marifoon. Ik heb Traffic Center Steenbank opgeroepen en gevraagd naar de naam van dat andere schip. Deze antwoordde: "Winona". Tijdens dit gesprek riep de "Winona" tussendoor wat mijn plannen waren. Ik antwoordde dat ik mijn schip zo liet gaan. Ik drukte ook op de knop "oproep schipper" om de schipper boven te laten komen. Wij hebben geen AIS-uitlezing aan boord. De "Winona" kwam nagenoeg recht op ons af. Ik zag maar heel weinig van zijn stuurboordzijde. Dat was binnen een mijl. Toen hij heel dichtbij was, draaide de "Winona" bakboorduit, waarbij zijn achterschip naar ons toe kwam. Ik zette de schakelaar van het sturen op handbediening, drukte de knop van de stuurautomaat op "manual" en drukte de groene knop in van de tiller en gaf hard stuurboordroer om een aanvaring te voorkomen. Dit omdat ik niet naar bakboord mag draaien. Ik kwam erachter dat ik de groene knop niet goed had ingedrukt en ik deed dat nogmaals. De "Winona" riep nog: "Ga bakboord, ga bakboord!". Voordat ik wat kon doen was er al een aanvaring. De KW 5 raakte het stuurboordachterschip van de "Winona" ter hoogte van de accommodatie. Ik vloog van de stuurstoel over een afstand van ongeveer 1,5 meter tegen het voorraam van de stuurhut. Ik heb daarvan een blauwe plek overgehouden. Bovenop de boeg van de KW 5 ontstond een scheur en het railingwerk raakte beschadigd. De "Winona" kreeg een scheur van drie tot vier meter lengte in de zij. Ik was daardoor helemaal van de kaart en ben op het bankje gaan zitten. De schipper kwam direct hierna naar boven en heeft de navigatie

U 2

overgenomen. Van de gesprekken daarna is mij niet veel meer bijgebleven. Ik ben aan dek gegaan om de tuigen binnen te halen. Voor zover ik weet, voerde de "Winona" geen dagmerken. Als hij een cilinder had gevoerd, dan was dat mij zeker opgevallen. Ik heb geen geluidsseinen gegeven of gehoord. Ik heb de "Winona" niet in een vroeg stadium opgeroepen, omdat er niets aan de hand was. Pas toen hij op mij af ging varen, ben ik gaan roepen. Wij hebben kaart 1473 110 aan boord, naar die gebruiken wij niet. Ik vaar op de plotter. Voor zover ik weet ben ik bevoegd om zelfstandig wacht te lopen. Ik sta ingeschreven bij het Scheepvaart- en Transport-college Katwijk aan Zee en ik volg nu een stageperiode sinds vorig jaar juli. Die duurt een jaar. Na de stage krijg ik het diploma SW 4. De theorie heb ik al, ook van SW 7 en SW 6. Hiervoor is geen stage nodig. Voor SW 5 is een half jaar stage nodig. Die diploma's heb ik niet, omdat ik voor SW 4 bezig ben. Ik vaar nu dus zonder diploma. Ik heb nog geen vaarbevoegdheidsbewijs. Dat is naar mijn mening nog niet wettelijk vereist.

Kapitein A. de Bruijn, van de zandzuiger "Schotsman":

Ik ben de kapitein van de zeegaande zandzuiger "Schotsman". Op 14 maart 2007 omstreeks 11.10 uur was ik met mijn schip uitvarend uit het Oostgat en varende in de richting van de Middelbank op de Noordzee. Ik hoorde op het marifoonkanaal 64 het inkomend zeeschip "Winona" naar de KW 5 roepen: "Wat is de bedoeling?" Er volgden meerdere oproepen.

Mijn schip bevond zich op ongeveer 1,5 mijl afstand van de beide schepen. Ik had zicht op de stuurboordzijde van de KW 5 en op het voorschip van de "Winona". Ik zag dat de "Winona" naar bakboord draaide. Ik kon niet zien of de KW 5 een koerswijziging maakte. Vervolgens zag ik dat de KW 5 met de kop tegen de stuurboord achterzijde van de "Winona" aankwam. Ik kan mij niet meer herinneren of de "Winona" dagmerken voerde die aangaven dat het schip door zijn diepgang beperkt was in zijn manoeuvreerbaarheid.

Loods O.W. Nijkamp:

Ik ben als registerloods werkzaam bij de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden. In aanvulling op de door mij gemaakte, en aan u vrijwillig afgestane, loodsverklaring wil ik het volgende verklaren. Ik ben op 14 maart 2007, omstreeks 11.00 uur, tussen de Schouwenbank-Zuid-boei en de Middelbank-boei, aan boord gegaan van het zeeschip "Winona" teneinde het te beloodsen naar de haven van Antwerpen. Op de brug bevonden zich, buiten mijzelf, de kapitein en een matroos. Ik heb de besturing van de automaat op mij genomen, de kapitein bediende de telegraaf en de matroos fungeerde als uitkijk. Ik acht mij een verkeersdeelnemer in de zin van de Scheepvaartverkeerswet en gaf orders met betrekking tot de navigatie. Bij het aan boord komen, heb ik gevraagd de zwarte cilinder te hijsen. Op de Westerschelde moest deze cilinder gevoerd worden omdat de diepgang van de "Winona" meer dan 7,5 meter bedroeg.

Ik heb de cilinder niet zien hangen. U laat mij een door u gemaakte foto van de, in het Oostgat varende, "Winona" zien, waarop te zien is dat de "Winona" een donkergekleurde fender gehesen heeft. Deze fender voldeed niet aan de afmetings-

eisen die aan een cilinder zijn gesteld, met name de diameter. Na de familiarisatie heb ik de nieuwe koers 155 graden opgegeven. Deze koers zou de "Winona" in de richting van de lichtenlijn brengen. De marifoonkanalen 64 en 14 stonden bij en werden uitgeluisterd. De radar was uitgerust met een systeem waarmee geplot kan worden. Dit systeem heet Arpa. De radar stond ingesteld op een bereik van drie mijl en was noord-gestabiliseerd, off-center. Vanwege het zonlicht was het beeld op het radarscherm minder goed zichtbaar. De echo's waren goed zichtbaar, de afstandslijnen en dergelijke, minder goed. Ik was voornemens om ten zuidwesten van de boeien Magne en Middelsteenbank langs te gaan, om vervolgens naar het oosten te koersen om zodoende door de diepte die zich daar bevindt te varen. Vervolgens wilde ik weer naar stuurboord varen om weer op de lichtenlijn te komen. Deze manoeuvre heet in loodsenjargon "straatje varen" en is gebruikelijk met een schip dat vanwege zijn diepgang beperkt is.

Voordat deze manoeuvre werd ingezet, was achter mij een vissersschip gepasseerd en zag ik in het Steendiep op een afstand van ongeveer drie mijl een ander vissersvaartuig varen dat later de KW 5 bleek te zijn. Ik zag dat de KW 5 een noordoostelijke koers voer, met de richting die het Steendiep volgde. Ik kon zien dat het vissende was. Ik zag dat de "Schotsman" uitgaand was tussen het Westgat en de Kueerens. Vervolgens heb ik koers veranderd van 155 graden naar 125 graden teneinde door het straatje te varen. Ter plaatse was de waterdiepte volgens de kaart 10 meter. De waterstand was 21 decimeter. De diepgang van de "Winona" was 7,75 meter. Ik hield dus meer dan vier meter water onder de kiel over. Op deze wijze kon ik de snelheid handhaven van 13 knopen. Wanneer ik de bovenstaande manoeuvre niet had uitgevoerd, had ik snelheid moeten verminderen. Anders zou het schip gaan trillen en zou er een squat-effect kunnen optreden. Na het doorvaren van de engte heb ik 165 graden gestuurd om weer terug te komen op de lichtenlijn, teneinde achter de KW 5 te passeren.

Ik schat dat de afstand tussen de "Winona" en de KW 5 ongeveer 2,5 mijl was. Toen ik de KW 5 aan bakboord recht vooruit had, zag ik dat de KW 5 naar stuurboord draaide en op een koers kwam die ongeveer gelijk was aan die van de lichtenlijn. In feite ging hij meeliggend. Dit deed mij besluiten de KW 5 aan zijn bakboordzijde voorbij te lopen en ik ben van 165 graden naar 145 graden gedraaid om te voorkomen dat ik te veel ten westen van de lichtenlijn uit zou komen, waar zich ondiepten bevinden. De matroos nam het roer over en is handmatig gaan sturen. Tijdens het sturen op de automaat had ik gemerkt dat het schip nogal gierde. De roeruitslagen bedroegen ongeveer 20 graden en de overshoot ongeveer 15 graden naar stuurboord en naar bakboord.

U laat mij de plot zien, waarop te zien is dat de KW 5 geen koerswijziging over de grond maakt. Ik denk dat ik mij bij mijn visuele waarneming van de koerswijziging van de KW 5 door het gieren van de "Winona" op het verkeerde been heb laten zetten. Een dergelijke koerswijziging zou ook een gebruikelijke koerswijziging zijn voor een vissersschip. Ik ben wellicht te lichtvaardig geweest met mijn waarneming. U laat mij de plot zien, waarop te zien is dat de "Winona" stuurboorduit draait. Dit stuurboorduit draaien moet het gevolg zijn van het gieren van het schip. De laatste koerswijziging van 165 graden naar 145 graden was de laatste roerorder die was gegeven voor de aanvaring. Ik heb gezien dat het schip 145 graden voorlag. De koersen daarna heb ik niet kunnen waarnemen, ik werd afgeleid door het instellen

U 2

van de automaat en door de verkeerssituatie. Toen ik, op een afstand van ongeveer drie kabels van de KW 5, zag dat de KW 5 toch voor me langs ging, heb ik de order hard bakboord gegeven. De kapitein heeft die order herhaald. Het schip draaide naar bakboord. Ik heb vervolgens op marifoonkanaal 64 geroepen: "Wat doe je nu, wat ben je van plan?", of woorden van gelijke strekking. Ik heb voor mijn eerste oproep niets gehoord. Achteraf gezien had ik veel eerder per marifoon contact moeten opnemen met de KW 5. Na de aanvaring is de communicatie over marifoonkanaal 10 verlopen. Na het eerste contact kon de "Winona" een aanvaring niet meer voorkomen. Mijn verwachting was dat de KW 5 actie zou ondernemen teneinde een aanvaring te voorkomen. Toen de afstand tussen de schepen ongeveer vijf meter was, heb ik de order hard stuurboordroer gegeven teneinde het achterschip van de "Winona" vrij te draaien van de KW 5. Vervolgens is de KW 5 onder een hoek van ongeveer 90 graden tegen het stuurboordachterschip van de "Winona" aangevaren. Toen de schepen weer vrij waren van elkaar, heb ik een draai gemaakt over bakboord om op tegengestelde koers bij te gaan liggen in verband met eventuele assistentie. Ik heb contact gehad per marifoon met de KW 5 om gegevens uit te wisselen. Ik hoorde de schipper van de KW 5 zeggen: "Ik kom net boven, ik ga eerst netten ophalen." Aan de dienstleider van het loodswezen heb ik vervolgens de schade doorgegeven van de "Winona". Van de Rijkshavenmeester heb ik vervolgens toestemming gekregen om het schip door te varen naar Antwerpen. Voor wat betreft de uitwijkbepalingen wil ik het volgende verklaren. De "Winona" was ten tijde van de aanvaring een werktuiglijk voortbewogen schip. De KW 5 was vissende. De "Winona" moest dus uitwijken voor de KW 5. Mijn inzet was ook om uit te wijken voor de KW 5. De koerswijzigingen van de "Winona" na de koerswijziging naar 145 graden zijn veroorzaakt door het gieren van het schip en door de stroming van het water, zeker niet door koerswijzigingen. Als ik de KW 5 op de radar of op het kompas had gepeild, had ik kunnen zien dat zij een vaste koers voer. Ik heb informeel op het SCC radarbeelden van de aanvaring gezien. Ik trek de conclusie dat ik door het gieren van de "Winona" de koers van de KW 5 visueel verkeerd heb vastgesteld.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad op 21 december 2007 hebben aanvullend verklaard:

Schipper J. van der Bent:

Ik heb niets gehoord over een strafrechtelijke procedure. Ik was destijds in de veronderstelling dat Hogewoning zelfstandig wacht mocht lopen. Er was mij door zijn school niet verteld dat dit niet mocht. Hij heeft altijd op de KW 5 gewerkt. Ik vertrouwde hem volledig bij het zelfstandig wacht lopen. Ik laat hem nu nog steeds zelfstandig wacht lopen omdat hij dit goed kan. Ik laat hem dat nu alleen doen op locaties waar nagenoeg geen scheepvaart is. Men mag mij altijd waarschuwen als men het niet vertrouwt.

Verkeersscheidingsstelsels kruisen doe ik altijd zelf, maar daar was nu geen sprake van.

De toedracht van de aanvaring heb ik pas later vernomen. Ik was heel erg snel na de bel op de brug, ik schat na ongeveer een halve minuut. Voordat ik boven was, was de aanvaring al gebeurd.

Bij de Steenbank is het vrij druk met scheepvaart en het gebeurt daar wel vaker dat je elkaar op korte afstand passeert. Als de situatie onduidelijk is, wordt de verkeerscentrale opgeroepen om informatie te verschaffen. In dit geval was het niet druk met scheepvaart. Ik laat u in een zeekaart zien waar wij in dit gebied vissen. Ik meld mij regelmatig bij de verkeerscentrale om onze positie door te geven. Achteraf redenerend kom ik tot de conclusie dat eerder waarschuwen niet had gekund omdat de koersverandering van de "Winona" pas vlak voor de aanvaring plaatsvond. Ik denk dat ikzelf niet veel anders zou hebben gehandeld als ik op de brug zou zijn geweest. Waarschijnlijk zou de aanvaring ook dan zijn gebeurd. Ik zou naar stuurboord zijn uitgeweken. Ik zou niet eerder op handsturen zijn overgegaan omdat dit veel slechter stuurt.

Ik zou zelf de "Winona" ook niet hebben opgeroepen bij een passeerafstand van 0,2 mijl. Je raakt min of meer gewend aan die korte passeerafstanden.

Onze autopilot vertoont nooit kuren. Voor de aanvaring heeft de KW 5 geen koersverandering uitgevoerd. Dat had op de radarbeelden van de verkeerscentrale en op onze plotter zichtbaar moeten zijn.

Na de aanvaring kreeg ik van de loods van de "Winona" te horen dat de "Winona" beperkt was door haar diepgang. Al vóór de aanvaring wist ik wat een zwarte cilinder betekent. Stuurman Dekker heeft geen cilinderdagmerk op de "Winona" waargenomen. Onze diablolo hangt schuin voor onze portaalmast. Hij is gemaakt van een zwart net, hij is dus niet helemaal dicht.

De KW 5 is provisorisch gerepareerd; ik heb nog geen idee van het schadebedrag. Ik heb gehoord dat de schade aan de "Winona" ongeveer 70.000 euro bedroeg.

Ik heb ongeveer tien jaar geleden het diploma SW 6 gehaald. Stuurman Dekker heeft het diploma SW 5.

Matroos P.G. Hogewoning:

Ik heb nog niets gehoord over een strafrechtelijke procedure.

Ik was ongeveer negen maanden aan boord van de KW 5. Ten tijde van de aanvaring liep ik zelfstandig de wacht op de brug; dat deed ik ongeveer een maand. Ik was in de veronderstelling dat ik zelfstandig de wacht mocht lopen en dat was mij ook zo verteld. Ik weet nu dat ik geen bevoegdheid heb om alleen de wacht te lopen. Ik vaar nog steeds op de KW 5. Ik heb mijn stageboek nog niet af. Omdat ik mijn vaarbevoegdheid nog niet heb, mag ik eigenlijk nog steeds niet alleen de wacht lopen. Van de schipper mag ik dit wel doen in gebieden waar niet veel scheepvaart is.

De schipper had een lijntje in de plotter gezet. Ik laat u in de zeekaart zien wat de bedoeling was. Ik ben niet van koers veranderd.

Na het overnemen van de wacht heb ik de radarinstellingen niet veranderd. Ik heb de "Winona" op de radar geplot. Ik vond de passeerafstand van ongeveer 0,2 mijl wel wat aan de krappe kant. Het was echter voor mij nog geen aanleiding om de schipper

U 2

te waarschuwen. Ik dacht dat er geen problemen zouden komen. Ook nadat ik waarnam dat de "Winona" ongeveer op 0,5 mijl voor ons over zou gaan lopen, voorzag ik nog geen problemen. Wat later, toen ik zag dat er voor de tweede maal een aanvaring dreigde, heb ik door middel van de bel de schipper gewaarschuwd. Achteraf gezien, had ik de schipper eerder moeten waarschuwen.

Wij hebben een Atlas-radar met Arpa-functie, noord boven. Het bereik stond op zes mijl.

Wij voeren eerst op de automaat, vlak voor de aanvaring heb ik geprobeerd over te gaan op handsturen. Het indrukken van de laatste knop ging niet goed, waardoor het op de hand sturen niet lukte. Ik denk overigens dat als het wel was gelukt, de aanvaring ook zou hebben plaatsgevonden.

Ik heb niet de kracht van de schroef afgehaald omdat dan de tuigen in de grond zouden komen en je dan geen controle meer over het schip hebt.

Ik wist destijds al dat ik in een situatie als deze, waarbij sprake is van een aanvaringsdreiging, mede moet gaan handelen om een aanvaring te voorkomen. Ik had de "Winona" niet gehoord over de VHF onmiddellijk nadat ik de verkeerscentrale had opgeroepen. Dat had ik gedaan op kanaal 64, maar ik heb geen antwoord gekregen. Even later hoorde ik de "Winona" wel op kanaal 64, maar ik kon niet goed horen wat er werd gezegd.

Ik had de "Winona" met de verrekijker bekeken, maar ik kon de naam van dat schip niet goed lezen. Daarom heb ik dat aan de verkeerscentrale gevraagd. Ik heb geen zwarte cilinder of een fender op de "Winona" waargenomen, ook niet na de aanvaring.

De schipper heeft naar aanleiding van deze aanvaring duidelijker instructies gegeven wanneer hij gewaarschuwd moet worden.

Ik heb het diploma "radarwaarnemer".

Ik heb van deze zaak geleerd dat ik in dit soort situaties eerder moet handelen.

Loods O.W. Nijkamp:

Ik ben nog niet strafrechtelijk vervolgd.

Ik was ten tijde van het voorval loods aan boord van de "Winona". Ik was om ongeveer 11.00 uur aan boord gekomen. Het "straatje" is een geultje in de Steenbank. Dit was een gebruikelijke route. Op een gegeven moment voer ik een koers van 165°, mede om achterlangs de KW 5 te gaan. Ik wilde voorkomen dat ik teveel westelijk van de lichtenlijn zou komen. Aan de stand van de gieken en haar snelheid maakte ik op dat de KW 5 vissende was.

In principe worden in het BVA-gebied al een zwarte cilinder of drie rode lichten gebruikt voor schepen die dit verplicht zijn in het SRW. Het is gebruikelijk dat de cilinder daar wordt gebruikt. Ik heb de zwarte cilinder niet gecontroleerd. Voor zover ik weet, worden schepen die een zwarte cilinder voeren op een plaats waar dit niet nodig is, niet bekeurd.

In dit vaarwater was ik niet beperkt door de diepgang, en ik heb mij ook niet als zodanig gedragen.

De "Winona" stuurde niet goed op de automaat. Ik weet niet wat de oorzaak daarvan is geweest. De kapitein was bezig met het opnieuw instellen van de automaat. Ik ben door de problemen met de stuurautomaat afgeleid van de KW 5

De radar aan boord was volgens mij een Furuno 3-centimeterradar. Ik had de KW 5 niet op de radar geplot. Het scherm was door het zonlicht slecht af te lezen. Er was geen daglichtkoker of een scherm aanwezig. Buiten was het goed zicht en ik kon de KW 5 goed met het blote oog zien.

Later, na de aanvaring, heb ik op de plot gezien dat de KW 5 geen grote koersverandering heeft gemaakt. Achteraf geredeneerd heeft het gieren van de "Winona" ervoor gezorgd dat ik dacht dat de KW 5 naar stuurboord van koers was veranderd. Ik had dit geen vreemde manoeuvre gevonden, gezien het onvoorspelbare karakter van vissers. Mijn intentie was geweest om voor de KW 5 over te lopen. Ik toon u in de zeekaart hoe de situatie ter plaatse was.

Vlak voor de aanvaring heb ik geprobeerd via de VHF contact met de KW 5 te krijgen. Ik had dit schip nog niet op de VHF gehoord.

Het is misgegaan nadat ik 165° ben gaan sturen en ik met het blote oog meende waar te nemen dat de KW 5 naar stuurboord was uitgeweken.

Op de brugvleugel was een peiltoestel aanwezig.

Dit soort schepen heeft een squat van ongeveer een meter.

Ik heb geen gegevens van de AIS opgevraagd met betrekking tot de beperkte manoeuvreerbaarheid of andere additionele informatie.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 14 maart 2007 kwamen de KW 5 en het onder de vlag van Antigua en Barbuda varende schip "Winona" met elkaar in aanvaring.

De "Winona", onderweg naar Antwerpen, voer onder loodsaanwijzing. Vanwege te passeren ondieptes voor passage Steenbank en later Westerschelde, verzocht de loods een zwarte cilinder te hijsen, om zo aan te geven dat zij door haar diepgang beperkt was in haar manoeuvreerbaarheid. Later bleek dat er een fender in de mast hing.

De KW 5 was vissend. Op de brug bevond zich een stagiair. Ondanks dat de schipper wist dat er kruisend verkeer zou kunnen komen, vertrouwde hij hem de wacht toe, zonder extra toezicht of wachtorders.

Op geruime afstand kregen beide schepen elkaar in zicht. De "Winona" stuurde zeer onrustig, met als gevolg steeds veranderende voorliggende koersen. De stagiair op de brug van de KW 5 meende meerdere koersveranderingen te zien. Ook op de brug van de "Winona" meende men, door het eigen gieren koersveranderingen te zien bij de KW5. Er ontstond verwarring, en men begreep elkaar niet. Pas op het allerlaatste moment riep men elkaar op. Een aanvaring kon echter niet meer worden voorkomen. De "Winona" maakte nog een manoeuvre om grotere schade te voorkomen. Een poging van de KW 5 om op het allerlaatste moment uit te wijken mislukte, door verkeerd overschakelen op handsturen.

De KW 5 was bezig met de uitoefening van de visserij. De "Winona" was op het moment van de aanvaring een werktuiglijk voortbewogen schip en niet door haar diepgang beperkt in het manoeuvreren.

U 2

De "Winona" was uitwijkplichtig en heeft dit verzuimd. De "Winona" heeft slecht zeemanschap betoond door geen zicht- of radarpeilingen van de KW5 te nemen. De KW 5 behield haar koers en vaart. Zij heeft de "Winona" slechts op de radar geplot en aldus niet alle beschikbare middelen gebruikt om te bepalen of er gevaar voor aanvaring bestond. Voorschrift 7c van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee stelt dat er geen gevolgtrekkingen dienen te worden gemaakt op grond van summierere gegevens, vooral niet als deze verkregen zijn met behulp van radar. De stagiair heeft tevens verzuimd de veel ervarener schipper er bij te roepen.

Ik concludeer dat ondanks gierende schepen eenvoudigweg peilen of een EBL op de radar al gevaar voor aanvaring zou constateren. Daarbij had men veel eerder radiocontact kunnen zoeken. De Raad buigt zich niet over de schuldvraag met betrekking tot de loods en kapitein van de "Winona" en niet met betrekking tot de stagiair van de KW 5. Tegen de schipper van de KW 5 kan echter wel een tuchtrechterlijke maatregel worden opgelegd. Ik acht hem het feit dat hij bewust in vaarwater met kruisend verkeer een onbevoegd persoon de wacht heeft laten lopen verwijtbaar. Ook tot op heden loopt de stagiair soms onbevoegd alleen wacht. Indirect draagt hij dan ook medeschuld aan deze aanvaring. Ik wil de Raad dan ook voorstellen zijn vaarbevoegdheid voor één week te ontzeggen.

5. De pleitnotitie van mr. C.E. van Lare, raadvrouw van schipper J. van der Bent, luidt:

Door uw Raad wordt vandaag onderzoek gedaan naar de aanvaring van 14 maart 2007 tussen het onder loodsaanwijzing varende vrachtschip "Winona" en het Nederlandse vissersvaartuig "Leendert de Mol" KW 5, ter hoogte van het Steendiep.

Ten aanzien van de aanvaring spelen twee aspecten. Ten eerste de aanvaring zelf en de vraag of deze te wijten is aan de schuld van de KW 5 en ten tweede de kwestie dat de wachtsman van de KW 5 ten tijde van de aanvaring niet in bezit was van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

De toedracht:

De aanvaring heeft plaatsgevonden bij daglicht. Volgend uit de verklaringen van schipper Van der Bent, matroos Hogewoning en loods Nijkamp van de "Winona", was het weer die dag goed. Het zicht was goed, (verklaard wordt dat het zicht tussen de 3 en de 5 mijl was), de zee was vlak, er stond een minimale deining, er stond een ebstroom en de windkracht was 1 Bft. (volgens opgave van de loods).

De "Winona" was, blijkens de stukken in het dossier, onderweg van Klaipeda richting Antwerpen. De "Winona" had om 10.55 uur de loods aan boord gekregen tussen de Schouwenbank-Zuid-boei en de Middelbank-boei. De KW 5 was vissend. Zij voer een trek met een constante koers van 28 graden rechtwijzend en een snelheid van 5,7 knopen. De "Winona" ging aanvankelijk een koers van 155 graden

varen. Vervolgens, althans zo heeft de loods verklaard tijdens het politieverhoor, wilde hij ten zuidwesten van de boeien Magne en Middelsteenbank varen, om vervolgens naar het oosten te varen, om zo door het diepe gedeelte dat zich ter plaatse bevond, te varen en om daarna stuurboorduit weer op de lichtenlijn te komen.

De loods deed dit, althans zo verklaarde hij de manoeuvre die volgens hem bekend staat als "straatje varen", omdat hij anders snelheid had moeten verminderen in verband met de aldaar bestaande geringere waterdiepte en het effect daarvan op het schip. Op deze manier, aldus de loods van de "Winona", hield hij voldoende water onder de kiel om de snelheid van 13 knopen te handhaven.

Aan boord van de KW 5 wordt de "Winona" vroegtijdig door de wachtsman, Hogewoning, opgemerkt. Immers op een afstand van 5 à 6 mijl, neemt de wachtsman de "Winona" waar. Direct heeft de wachtsman de "Winona" geplot. Blijkens de plotgegevens zou de "Winona" de KW 5 op een afstand van 0,2 à 0,3 mijl achterlangs passeren. Tegelijkertijd nam de wachtsman waar dat stuurboord achter hem een blauwe zandzuiger bezig was de KW 5 op te lopen. Ook dit schip werd door de wachtsman geplot.

Vervolgens zag de wachtsman dat de "Winona" koers had veranderd naar bakboord, waarbij het schip op zo'n 0,5 mijl voorover zou lopen. De wachtsman hield de "Winona" constant in de gaten. Op het moment dat de "Winona" de Middelsteenbank-boei passeerde, was het 11.14 uur. Omdat de "Winona" dan ruim vrij gaat van de KW 5, ziet de wachtsman op dat moment nog geen enkele aanleiding om de "Winona" op te roepen.

Op een gegeven moment nam de wachtsman visueel waar dat de "Winona" stuurboorduit kwam. Blijkens de verklaringen van de wachtsman was de "Winona" toen al behoorlijk dichtbij. Uit de radarbeelden valt op te maken dat de stuurboordmanoeuvre door de "Winona" werd ingezet om ongeveer 11.17 uur. Vanaf ongeveer 11.20 uur lag de "Winona" recht op de KW 5 af.

Toen de wachtsman zag dat de "Winona" recht op de KW 5 af lag, heeft de hij direct Steenbank Traffic Center opgeroepen om de naam van het schip te vragen en vrijwel tegelijkertijd heeft de wachtsman de schipper gewaarschuwd. Uit de opgenomen marifoongesprekken is te horen dat de wachtsman van de KW 5 om 11.21 uur Steenbank oproept. Kort daarop roept de "Winona" de KW 5 op en vraagt wat hij gaat doen. De wachtsman antwoordt dan luid en duidelijk dat hij koers en vaart behoudt. Minder dan een minuut later is de aanvaring een feit.

De loods en de kapitein van de van de "Winona" hebben verklaard dat de KW 5 naar stuurboord zou hebben gedraaid. De kapitein heeft dan ook nog verklaard (in zijn Master's Report) dat de KW 5 daarna weer naar bakboord zou zijn gekomen. De radarbeelden laten zien dat dit onjuist is. De KW 5 heeft op geen enkel moment koers veranderd. Deze veronderstelling is kennelijk aan boord van de "Winona" ontstaan door het gieren van het schip, de slechte uitkijk, visueel en op radar en het nalaten van het peilen van de KW 5.

U 2

Oorzaak aanvaring:

Ter plaatse gelden de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972 (BVA). Op basis van het BVA-voorschrift 18 (a) (iii), dient een werktuiglijk voortbewogen schip uit te wijken voor een schip dat bezig is met de uitoefening van de visserij. De "Winona" was een werktuiglijk voortbewogen schip en de KW 5 was bezig met de uitoefening van de visserij. Hoofddregel is dat de "Winona" diende uit te wijken voor de KW 5.

Op basis van voorschrift 16 diende de "Winona" bijtijds voldoende maatregelen te nemen om goed vrij te blijven van de KW 5, maar deed dit niet. Het gieren van het schip zou voor de "Winona" een reden moeten zijn geweest om extra zorgvuldig te zijn met de waarnemingen van het overige scheepvaartverkeer en de te nemen maatregelen. Toch blijkt hier niet van.

Op basis van voorschrift 17 diende de KW 5 koers en vaart te behouden, dit deed zij ook.

De "Winona" heeft geen maatregelen genomen om vrij te blijven van de KW 5 en weinig tot geen maatregelen genomen om een aanvaring te voorkomen. Uit de verklaringen van de loods blijkt dat aan boord van de "Winona" onvoldoende uitkijk is gehouden en geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid de KW 5 te peilen op de radar of met het kompas. Verder blijkt dat de loods aan boord van de "Winona" in de veronderstelling was dat de KW 5 naar stuurboord draaide (ging meeliggen). Zonder deze visuele (en onjuiste) waarneming te checken, besluit hij dan de koers van de "Winona" te verleggen om de KW 5 bakboord voorbij te lopen.

Vervolgens verklaart de loods dan dat hij waarneemt op zeer korte afstand dat de KW 5 toch voorlangs zou gaan. Dan pas roept de "Winona" de KW 5 op. Kennelijk in de veronderstelling dat de KW 5 koers veranderde vroeg de "Winona" slechts: "Wat doe je nu, wat ben je van plan?" De loods zegt hierover in zijn verklaring, dat zijn verwachting was dat de KW 5 wel actie zou ondernemen. Ten onrechte, het was de "Winona" die actie diende te nemen, de KW 5 behield terecht koers en vaart.

Wat heeft de wachtsman van de KW 5 gedaan? De wachtsman van de KW 5 heeft goede uitkijk gehouden. Vanaf grote afstand hield hij de "Winona" zowel visueel als op radar in de gaten. Hij had de "Winona" geplot. Hij zag dat de "Winona" aanvankelijk op een koers lag, waarbij deze op zo'n 0,2 à 0,3 mijl achterlangs zou gaan. Vervolgens zag hij dat de "Winona" koers veranderde en dat hij nu op zo'n 0,5 mijl voorlangs zou gaan. Al die tijd behield de KW 5, conform de BVA, koers en vaart.

Wat de wachtsman van de KW 5 verder zag, was dat de "Winona" op korte afstand ineens een koerswijziging naar stuurboord maakte waardoor hij op aanvaringskoers kwam te liggen. Op dit moment besluit de wachtsman te handelen. Via de marifoon geeft hij desgevraagd aan dat hij koers en vaart houdt. Vervolgens, wanneer aanvaring door de "Winona" alleen niet meer kan worden afgewend, neemt de wachtsman van de KW 5 zelf, in een uiterste poging de aanvaring te voorkomen,

maatregelen. Hij tracht dan in die poging de aanvaring te voorkomen de schakelaar op handbediening te zetten en tracht hard stuurboord roer te geven. Ook waarschuwt hij de schipper. Helaas mag dit niet meer baten. Als dan vervolgens de "Winona" ook nog op het allerlaatste moment bakboorduit komt en zo met de kont van het schip nog eens extra richting de KW 5 zwaait, is de aanvaring het gevolg.

De wachtsman heeft overwogen, zo verklaarde hij, om vaart terug te nemen, maar heeft dit niet gedaan omdat hij vreesde als gevolg van het aan de grond lopen van de tuigen de controle over het schip te verliezen. Een weloverwogen besluit.

De tijd, vanaf het moment dat de "Winona" en de KW 5 op aanvaringskoers lagen tot het moment van de aanvaring bedraagt zo'n vier minuten. In dat tijdsbestek heeft de wachtsman van de KW 5 zijn beslissingen moeten nemen. Achteraf gezien had hij wellicht net iets eerder maatregelen kunnen nemen om te trachten de aanvaring te voorkomen. Echter de herhaalde koerswijzigingen van de "Winona" en de koerswijziging op korte afstand waardoor beide schepen op aanvaringskoers kwamen te liggen, hebben de wachtsman van de KW 5 bewust doen besluiten koers en vaart te behouden. Hij wist immers niet meer waar hij aan toe was met de "Winona".

Het is ook maar de vraag of eerdere maatregelen de aanvaring hadden voorkomen. Immers was de perceptie over de koers van de KW 5, aan boord van de "Winona", zo verkeerd dat het maar de vraag is of de aanvaring door handelen aan boord van de KW 5 had kunnen worden voorkomen. Men dient dan ook nog rekening te houden met de beperkingen van een vissend schip. Als er al sprake zou zijn van een fout gemaakt in de navigatie door de wachtsman, dan is dit te zien als een *error in extremis* die door de grote reeks van fouten in de navigatie aan boord van de "Winona" niet aan zijn schuld kan worden geweten. Door het handelen aan boord van de "Winona" werd de aanvaring onvermijdelijk.

"Winona" door diepgang beperkt schip?

In het dossier is de vraag gerezen of de "Winona" een door diepgang beperkt schip was in de zin van de ter plaatse geldende BVA (voorschrift 3 (h)). Deze vraag is gerezen omdat de loods van de "Winona" gevraagd heeft de zwarte cilinder te hijsen, verplicht voor schepen op de Westerschelde met een diepgang groter dan 7,5 meter. Een en ander heeft echter niets te maken met het feit dat de "Winona" ter plaatse ernstig zou zijn beperkt door haar diepgang ten opzichte van de beschikbare vaardiepte en de breedte van het vaarwater. De "Winona" was dus niet een door diepgang beperkt schip. Het feit dat de loods kennelijk heeft besloten ter hoogte van de Magne en MSB te gaan "straatje varen" heeft dan ook alles te maken met de beslissing op volle kracht door te willen varen in plaats van met manoeuvreren noodzakelijk voor een ter plaatse door diepgang beperkt schip. Aan boord van de KW 5 is de cilinder overigens ook niet waargenomen. Niet voor en niet na de aanvaring.

Ontbreken vaarbevoegdheid wachtsman Hogewoning:

De bemanning voldeed aan de vereisten van het Safe Manning Document. Er waren voldoende papieren aan boord. Er waren ten tijde van de aanvaring vier personen aan

U 2

boord, te weten: **1)** de schipper (betrokkene J. van der Bent), in bezit van SW 6, schipper/machinist, marcom B en radarnavigator, **2)** een monteur, in bezit van SW 5, **3)** een matroos in bezit van SW 5 en Marcom A, en ten slotte **4)** matroos Hogewoning. Hij is in opleiding voor SW 4 en is in bezit van het diploma radarwaarnemer en Marcom A, maar daarover hieronder meer.

Hogewoning is aan boord van de KW 5 in het kader van zijn stage voor zijn MBO-opleiding voor de verre zeevisvaart, SW 4. Deze opleiding is een vierjarige MBO-opleiding. Hogewoning volgt deze opleiding aan het Scheepvaart- en Transport College te Katwijk. Om uiteindelijk in het bezit te komen van het diploma SW 4, dient men alle deelkwalificaties te behalen, een stagejaar te varen aan boord van een vissersschip en ten genoegen van de school een zogenaamd BPV (beroeps praktijk vorming) boek te maken. De deelkwalificaties die moeten worden gehaald om uiteindelijk het diploma SW 4 te verkrijgen omvatten ook de deelkwalificaties nodig om de diploma's SW 6 en SW 5 te behalen.

Hogewoning had op het moment dat hij aan boord stapte van de KW 5 alle deelkwalificaties reeds (met goede cijfers) behaald. Het verkrijgen van het diploma SW 4 was derhalve nog een kwestie van stage lopen en het takenboek, (BPV) afronden.

Hogewoning is, na gesprekken tussen de school en de schipper van de KW 5, aangenomen als stagiair op de KW 5 in juli 2006. Op het moment van de aanvaring liep Hogewoning dus al zo'n negen maanden stage aan boord van de KW 5. De schipper, Van der Bent, was niet bekend met het feit dat Hogewoning niet zelfstandig wacht mocht lopen. Vanuit de school is dit ook nooit expliciet gezegd. Van der Bent ging ervan uit, ten onrechte naar nu blijkt, dat nu Hogewoning alle deelkwalificaties voor SW 4 al had behaald, hij automatisch in het bezit was van het diploma SW 6.

Schipper Van der Bent heeft Hogewoning niet direct vanaf aanvang zelfstandig wacht laten lopen. Pas na een periode van zes tot acht maanden heeft hij Hogewoning, na zijn capaciteiten te hebben beoordeeld, zelfstandig wacht laten lopen.

Vast staat dus dat Hogewoning geen diploma's had en dus ook geen vaarbevoegdheid en derhalve dat hij formeel niet bevoegd was om zelfstandig wacht te lopen. Maar de vraag is of hij dan ook niet gekwalificeerd was om zelfstandig wacht te lopen. Immers, op basis van art. 41 van het Besluit Zeevisvaartbemanning dient men voor het verkrijgen van het kennisbewijs voor de zeevisvaart SW 6 te hebben voldaan aan het met goed gevolg afleggen van de examens, deelname aan een cursus basisveiligheidsstraining vissersvaartuigen en het volbrengen van een stage van zes maanden aan boord van een visvaartuig, onder bijhouding van een stageboek.

Hogewoning, heeft hieraan voldaan. Hij heeft met zeer goed gevolg alle examens afgelegd, en hij liep op het moment van de aanvaring al ruim negen maanden stage aan boord van de KW 5. Kortom anders dan uw Raad in verscheidene uitspraken heeft geoordeeld ten aanzien van buitenlandse diploma's (ik verwijs naar uitspraak 3/2005 en 16/2006), waarbij niet duidelijk was of deze diploma's aan de Nederlandse

kwalificaties voldeden, is hier duidelijk dat wel is voldaan aan de kwalificaties. Had Hogewoning er namelijk niet voor gekozen om door te leren voor SW 4, dan was hij al in het bezit geweest van het kennisbewijs SW 6 en had hij op grond daarvan al zijn vaarbevoegdheid aan kunnen vragen, waarmee hij dan bevoegd was geweest om zelfstandig wacht te lopen. Met andere woorden, het betreft hier een administratieve kwestie en geen kwestie van onvoldoende kwalificatie.

Schuld schipper Van der Bent aan de aanvaring?

Schipper Van der Bent liet Hogewoning sinds enige tijd zelfstandig wacht lopen. Hij deed dit na aan hem gebleken geschiktheid van Hogewoning en na een periode van een half jaar tot acht maanden meelopen. Schipper Van der Bent was daarbij overigens in de veronderstelling dat Hogewoning op basis van het feit dat hij alle deelkwalificaties voor SW 4 al had gehaald, automatisch SW 6 al in bezit had. Zulks mede na gesprekken met de school in Katwijk.

Schipper Van der Bent gaf aan Hogewoning, zoals hij dat altijd aan de wachtsman deed, wachtsinstructies. Deze hielden in: de scheepvaart om het schip heen plotten, de VHF's in de gaten houden, letten op je koers en vaart en de schipper waarschuwen wanneer men de situatie niet vertrouwt.

Op het moment dat Hogewoning schipper Van der Bent heeft opgeroepen is deze ook onmiddellijk naar boven gekomen.

Na de aanvaring is aan Van der Bent gebleken dat Hogewoning niet in bezit is van de wettelijke bevoegdheid om zelfstandig wacht te lopen, Hetgeen als gezegd niet betekent dat Hogewoning niet voldoende gekwalificeerd is.

De vraag is nu echter of schipper Van der Bent schuld heeft aan de aanvaring, omdat een onbevoegd persoon wacht liep op het moment van de aanvaring. Het antwoord daarop is nee!

Allereerst, en verwezen wordt naar hetgeen door mij eerder uiteen is gezet, is de aanvaring niet het gevolg van de schuld van de KW 5. De KW 5 heeft alles gedaan wat zij, binnen haar vermogen, mogelijkerwijs kon doen om de aanvaring, die veroorzaakt is door de schuld van de "Winona", te voorkomen. Tevergeefs. Achteraf bezien had misschien ook met andere maatregelen of op andere wijze getracht kunnen de aanvaring af te wenden. Het is maar zeer de vraag of dit (binnen de mogelijkheden van een vissend schip) tot voorkoming van de aanvaring, of vermindering van de schade had geleid. Ik denk van niet. De aanvaring is niet te wijten aan de schuld van matroos Hogewoning.

Ten tweede, is duidelijk dat de aanvaring niet is te wijten aan het feit dat een onbevoegde wachtsman op de brug stond. Immers exact dezelfde persoon had, wanneer hij ervoor had gekozen om niet door te leren, met dezelfde (of eigenlijk met minder) kennis wel bevoegd op de brug gestaan. Hij had dan, daar kan men vanuit gaan, dezelfde beslissingen genomen.

U 2

Ten derde, was schipper Van der Bent zich ten tijde van de aanvaring niet bewust van het feit dat Hogewoning niet bevoegd was om zelfstandig wacht te lopen.

Kortom, deze aanvaring is niet te wijten aan de schuld van schipper Van der Bent. Om die reden vraag ik uw Raad aan schipper Van der Bent geen maatregel van tucht op te leggen.

6. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op woensdag 14 maart 2007 was de "Leendert de Mol" KW 5 omstreeks 11.00 uur aan het vissen op de Noordzee in het Steendiep zuid van de Steenbanken. Het was goed weer, goed zicht, weinig wind en vrijwel geen deining. De stroom stond in noordelijke richting met een snelheid van ongeveer 1 mijl/uur. De navigatielichten brandden nog en in de voormast hing het dagmerk (diabolo) om aan te geven dat het vissersvaartuig vissende was. Beide radars stonden bij, op 6-mijlsbereik. De VHF's stonden op kanaal 16 en 64 (verkeerscentrale Steenbank). De vaart was ongeveer 5,5 knopen en na het rondenvan de OG 1 boei omstreeks 11.00 uur was de koers van de KW 5 ongeveer 028°,5. Er werd gestuurd op de (gyro)stuurautomaat. Om 10.45 uur had de wachtsman, een stagiair, de wacht op de brug overgenomen van de schipper. De schipper had hem opgedragen de lijnen op de trackplotter te volgen, eerst om de oost en na boei OG 1 noordoostelijk. De stagiair had nog geen vaarbevoegdheid, hij volgde de SW 4-opleiding, had zijn theoriedeel gedaan en zat sinds juli 2006 voor zijn stagejaar aan boord. Hij had wel zijn Marcom A-diploma en had de Radarwaarnemercursus gedaan. Ter zitting verklaarde hij zijn diploma nog niet te hebben gehaald omdat hij zijn stageboek nog niet af had. Hij voer nog steeds aan boord van de KW 5. Er waren die nacht lange trekken gemaakt en de stagiair meende voldoende uitgerust te zijn. Na het rondenvan de boei zag de stagiair op de radar op ongeveer vijf mijl afstand een contact en ging dit plotten op de radar. Het schip zat 30° à 40° over bakboord en was ook visueel. Het zou volgens de Arpa op 0,2 à 0,3 mijl achter hem langs gaan. Op een gegeven moment zag de stagiair zowel op de radar als visueel dat het naderende schip koers was veranderd naar bakboord en nu volgens de Arpa 0,5 mijl voorover zou lopen. Enige tijd later, het schip was toen al vrij dichtbij, veranderde het weer koers naar stuurboord en lag recht op de KW 5 aan. Omdat hij de naam van het schip niet goed kon lezen, riep de stagiair de verkeerscentrale Steenbank op om de naam te vragen. Tezelfdertijd hoorde hij ook het andere schip met de verkeerscentrale spreken, het ging allemaal door elkaar heen. Hij meende te begrijpen dat het andere vaartuig vroeg wat zijn bedoelingen waren, waarop hij had gezegd dat hij koers en vaart wilde behouden. Even later zag hij het andere vaartuig weer naar bakboord draaien. Hij drukte de oproepknop voor de schipper in en om een aanvaring te voorkomen, besloot hij stuurboorduit te gaan draaien. Het overschakelen op handbesturing ging niet goed, want hij merkte dat het roer niet reageerde, maar toen was het al te laat en voer de KW 5 dwars op het

stuurboordachterschip van de "Winona". Tussendoor hoorde hij de "Winona" nog roepen "ga bakboord, ga bakboord".

De "Winona" had omstreeks 11.00 uur bij het loodsstation Steenbanken de loods aan boord genomen en daarna koers gezet naar de lichtenlijn van Westkapelle met een vaart van ongeveer 12 knopen. De VHF's stonden op de kanalen 64 en 16. Bij aan boord komen, had de loods gevraagd om een zwarte cilinder te hijsen, het dagmerk, dat in het werkingsgebied van het Scheepvaartreglement Westerschelde moest worden gevoerd voor een schip met een diepgang van meer dan 7,5 meter. Dit was volgens de loods gebruikelijk. De radar met Arpa stond bij, noord boven en op een bereik van drie mijl. Het plan van de loods was om ten zuidwesten van de boeien Middelbank en Magne te varen, dan naar het oosten door de diepte die zich daar in de Steenbanken bevindt en vervolgens weer naar stuurboord om in de lichtenlijn te komen. De loods noemde dit het "straatje varen", dat volgens hem gebruikelijk was met een schip dat vanwege zijn diepgang is beperkt. Hij zag in het Steendiep op ongeveer drie mijl een vissersvaartuig, dat later de KW 5 bleek te zijn, op een noordoostelijke koers. Hij kon zien dat het vissersvaartuig vissende was. Daarachter zag hij de uitkomende zeegaande zandzuiger "Schotsman" varen. Om door het straatje te varen veranderde hij koers van 155 graden naar 125 graden. Na het doorvaren van het "straatje" is hij 165 graden gaan sturen naar de lichtenlijn en om achter de KW 5 langs te sturen. De afstand was toen ongeveer 2,5 mijl. De "Winona" stuurde slecht en gierde af en toe tot 15 à 20 graden, zowel aan stuurboord als bakboord van de koers. Op een gegeven moment draaide het vissersvaartuig volgens de waarneming van de loods stuurboorduit en hij besloot om 145 graden te gaan sturen om de KW 5 aan diens bakboordkant te passeren. Hij liet het roer overnemen op handsturen. Later, toen aan de loods het plot van de verkeerscentrale werd getoond, waarop te zien was dat de KW 5 onafgebroken een constante koers en vaart had gestuurd, verklaarde hij dat hij door het gieren van de "Winona" met zijn waarneming van de koersverandering van het vissersvaartuig waarschijnlijk op het verkeerde been was gezet. Ook was zijn aandacht enige tijd afgeleid geweest door het wijzigen van de instellingen van de autopilot door de kapitein. Toen de afstand inmiddels drie kabels was geworden, zag de loods dat de KW 5 toch voor hem langs ging, gaf hij hard bakboord en riep op de VHF kanaal 64 "Wat doe je nu, wat ben je van plan?" Achteraf verklaarde de loods dat hij veel eerder met de KW 5 contact op had moeten nemen. Hij verwachtte op dat moment dat ook de KW 5 maatregelen zou nemen om de dreigende aanvaring te vermijden. Op het allerlaatst gaf hij nog hard stuurboord om het achterschip vrij te varen. Dit lukte echter niet en de KW 5 voer onder een hoek van ongeveer 90 graden tegen het stuurboordachterschip van de "Winona". De loods concludeerde later zelf dat hij door het gieren van de "Winona" de veronderstelde koersverandering van de KW 5 verkeerd had ingeschat. Hij wist dat hij voor de KW 5 moest uitwijken, dat was ook zijn inzet geweest, maar door het gieren van de "Winona" was het misgegaan. Hij had het vissersvaartuig niet op de radar geplot, mede omdat door de zon de daglichtschermen van de radar slecht waren te zien.

De "Winona" had een scheur van ongeveer 4 bij 0,5 meter en een aantal deuken van 6 en 1,5 meter lang in het stuurboordachterschip, circa drie meter boven de waterlijn, een gebroken ontluichtingspijp van een tank en enige schade in de verblijven. Het

U 2

schip mocht zijn reis naar Antwerpen vervolgen. De KW 5 had kopschade en kon zijn visreis voortzetten. Ter zitting verklaarde de schipper dat de schade provisorisch was gerepareerd, maar nog niet definitief.

Bij inspectie aan boord van de "Winona" door het KLPD, werd geconstateerd dat er een donkerkleurige fender in de mast was gehangen als cilinder.

Aan de uitspraak zijn toegevoegd twee kopieën van het incidentplot van de Schelde-radarketen

Beschouwing

Het was overdag, rustig weer, goed zicht, beide schepen hadden elkaar op ruime afstand gezien en er was geen andere hinderende scheepvaart. De oorzaken waardoor er toch een aanvaring kon plaatsvinden, zijn door de Raad nader onderzocht.

De scheepsramp/aanvaring

De KW 5 was vissende en stuurde op de autopilot een koers van ongeveer 028 graden met een vaart van circa 5,5 knopen. De wachtsman volgde een door de schipper in de plotter aangegeven lijntje van 028°,5 het Steendiep in, onder de Steenbanken. De aanloop vanaf het loodsstation naar de ingang van het Oostgat werd hierbij gekruist. Volgens het radarplot van de verkeerscentrale stuurde de KW 5 een vrijwel constante koers en vaart, de koers van de "Winona" varieerde tussen de 145 en 165 graden over een generale koers van 150 graden langs de lichtenlijn naar het Oostgat. De peiling van de schepen ten opzichte van elkaar bleef volgens het plot vanaf het moment van in zicht komen op 3 à 4 mijl afstand nagenoeg constant, ongeveer 343° (vanaf de KW 5) respectievelijk 163 graden (vanaf de "Winona"). De loods aan boord van de "Winona" voer op zicht en gebruikte geen radar of visuele peilingen (er was een peiltoestel op de brugvleugel) om vanaf de brug de peiling in de gaten gehouden. De wachtsman van de KW 5 gebruikte wel de radar, met Arpa. Door het zwalken van de "Winona" gaf de Arpa het ene moment een passeren voor hem over aan en enige tijd later achterlangs. Pas in een laat stadium, volgens het proces-verbaal van het KLPD op een afstand van 0,28 mijl, kwamen beide schepen op de VHF, beide met de verkeerscentrale en later met elkaar, zonder dat er duidelijke afspraken konden worden gemaakt. Aan boord van de "Winona" verkeerde men in de veronderstelling dat het vissersvaartuig koers had veranderd. De loods verklaarde dat hij werd misleid door het gieren van de "Winona" over de koers. Hierdoor maakte hij naar zijn zeggen een inschattingsfout en draaide te laat weg voor de KW 5. De wachtsman wilde op het laatste moment, toen hij zag dat er een aanvaring dreigde, overgaan op handsturen en koersveranderen, doch in zijn haast schakelde hij niet goed over en bleef de KW 5 zijn voorliggende koers van 028 graden vervolgen en voer dwars op het bakboordachterschip van de "Winona", waardoor de KW 5 lichte schade, doch de "Winona" schade van betekenis opliep.

Het uitwijken

De KW 5 was vissende en de "Winona" moest als werktuiglijk voortbewogen schip uitwijken voor het vissersvaartuig. De "Winona" heeft niet bijtijds en niet ruim voldoende maatregelen genomen om goed vrij te blijven van de KW 5. Daarvoor

gold geen enkel excuus. De situatie was betrekkelijk eenvoudig en er was alle ruimte om tijdig stuurboorduit te gaan en goed vrij achter de KW 5 langs te gaan. Dit werd niet gedaan. Het is aannemelijk dat de loods en de kapitein, na enige tijd niet te hebben uitgekeken vanwege het werken aan de instellingen van de autopilot, verrast werden door de relatieve positie van de KW 5 en tegen het licht van de zon in de koers van de KW 5 verkeerd hebben ingeschat, wat leidde tot een gezien de situatie onjuiste en onbegrijpelijke koersverandering naar bakboord.

Anderzijds had de KW 5, toen een aanvaring door een handeling van de "Winona" alléén niet meer kon worden vermeden, ook maatregelen moeten nemen die het beste hadden kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring. Gezien het onvoorspelbare koersveranderen van de "Winona" heeft de Raad er begrip voor dat de wachtsman aan boord van de KW 5 niet goed raad wist met de situatie en niet wist welke maatregel "in extremis" te nemen. De wachtsman zag omstreeks 11.20 uur op 0,6 mijl afstand de "Winona" iets over stuurboord in, nagenoeg recht op zich af komen. Op die koers zou de "Winona" volgens de Arpa kort achter de KW 5 langs passeren, wat gegeven de situatie verwachtbaar was. Het is echter gevaarlijk om conclusies te trekken over dergelijke kleine passeerafstanden verkregen van de Arpa. In Voorschrift 7 sub c wordt hiervoor ook gewaarschuwd. Ongeveer een minuut later, heel dichtbij, zag de wachtsman hoe de "Winona" plotseling bakboorduit draaide en het achterschip naar hem toekwam. Hij wilde zelf net naar stuurboord gaan draaien, maar door een procedurefout bij het overgaan van autopilot naar handsturen, gebeurde er niets en voer het vissersvaartuig rechtdoor en dwars op het achterschip van de "Winona". Zijn gebrek aan ervaring speelde hierbij een rol. De tijd van aanvaring was 11.22 uur. Achteraf bezien was de kracht van de motor halen op dat moment voor de KW 5 waarschijnlijk de beste optie geweest. Het vissersvaartuig met zijn netten aan de grond had dan vrijwel onmiddellijk stil gelegen. Dit zou ook in overeenstemming zijn geweest met Voorschrift 8 sub e. Hoewel de schipper ter zitting verklaarde daar geen voorstander van te zijn, was het op stop zetten van de reguleur wel de eerste handeling die hijzelf verrichtte toen hij nagenoeg op het moment van de aanvaring op de brug kwam. Dat het vissersvaartuig dan tijdelijk niet meer onder controle is te houden, geldt voor elk vaartuig dat de vaart eruit heeft gehaald. Het is beter om enige tijd geen controle te hebben dan een aanvaring. Hoe het ook zij, de KW 5 heeft uiteindelijk geen maatregelen genomen die het beste hadden kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring en draagt enige, gezien het onvoorspelbare gedrag van de "Winona" weliswaar geringe, medeschuld aan de aanvaring.

De "Winona" had tijdig moeten uitwijken en is de hoofdschuldige aan de aanvaring.

Het waarschuwen van de schipper

Een schipper dient zijn wachtslieden duidelijk te instrueren, en dit bij voorkeur vast te leggen in bruginstructies, wanneer hij wenst te worden gewaarschuwd. Zijn instructies van goed uitluisteren op de VHF en waarschuwen als je het niet meer weet, zoals de schipper ter zitting aangaf, is onvoldoende. Dat hij anders zijn bed niet meer inkwam omdat hij dan teveel zou worden gewaarschuwd, zal in de praktijk wel meevallen volgens de Raad. Maar dat hij door een nog onervaren stagiair, die in feite nog niet bevoegd is om de wacht alleen te lopen, eerder en meer zal moeten

U 2

worden gewaarschuwd, staat buiten kijf. De schipper is hierin tekort geschoten en ook de stagiair had een eigen verantwoording om de schipper te waarschuwen toen het naderende schip zich zo merkwaardig gedroeg en op enkele kabels voor en dan weer achterlangs zou gaan.

De cilinder

De loods had een cilinder laten hijsen nadat hij aan boord was gekomen bij het loodsstation. Dit zou volgens hem gebruikelijk zijn voor een schip dat door zijn diepgang beperkt is in zijn manoeuvreerbaarheid voor de passage van de Steenbanken en Kaloo, terwijl het verplicht was in het vaarwater van het Oostgat en de Sardijngeul voor schepen met een diepgang van ten minste 7,5 meter. De "Winona" stak achter 7,8 meter volgens de loodsverklaring. Voor zover varende in het Oostgat/Sardijngeul was het voeren van de cilinder in overeenstemming met het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, daarbuiten echter niet. De Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972 (BVA) kent in Voorschrift 28 ook het cilinderdagmerk voor schepen die beperkt zijn in hun manoeuvreerbaarheid vanwege hun diepgang, doch de gegeven kaartdieptes vanaf de loodspost tot de ingang van het Oostgat geven, behalve de korte nauwe passage over de Steenbanken misschien, daar geen aanleiding toe. En als de diepgang van het schip daar wel aanleiding toe zou geven had de "Winona" alles in het werk moeten stellen om de naderende KW 5 tijdig in te lichten over zijn beperkingen. Het schip had dan, voor zover nog in het gebied waar de BVA van kracht was, ingevolge Voorschrift 18 sub d (ii) met bijzondere omzichtigheid moeten varen, ten volle rekening houdend met zijn bijzondere toestand. Dat heeft hij niet gedaan. De "Winona" was ten tijde van de aanvaring, en de loods bevestigde dit ook ter zitting, geen schip dat door zijn diepgang was beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid. De gehesen cilinder bestond bovendien uit een fender, die niet overeenkwam met de afmetingen als vereist voor de cilinder. De KW 5 had de cilinder niet gezien en kon deze ook moeilijk zien omdat het dagmerk niet aan de eisen voldeed. De verwarring met betrekking tot de cilinder bestond nu vermoedelijk alleen aan boord van de "Winona". De schipper van de KW 5 verklaarde dat tijdens zijn gesprek over de VHF met de "Winona" na de aanvaring, door de "Winona" was aangegeven dat hij beperkt was door zijn diepgang.

De vaarbevoegdheid van de wachtsman

Het bezitten van een op een passend zeevaartdiploma verleende vaarbevoegdheid is voor een dienstdoende wachtsman een noodzaak. De stagiair verklaarde te staan ingeschreven bij het Scheepvaart en Transportcollege in Katwijk waar hij de opleiding voor SW 4 volgde. Met het theoriedeel zou hij klaar zijn en hij was nu sinds juli 2006 bezig met zijn stagejaar, na afloop waarvan hij het diploma SW 4 zou krijgen. De schipper verklaarde dat de stagiair bevoegd en bekwaam was om zelfstandig wacht te lopen. De stagiair had echter nog geen vaarbevoegdheid en was dus niet bevoegd. Op grond van de Schepenwet is daarom een disciplinaire maatregel ten aanzien van de stagiair niet mogelijk. Voor zover de Raad bekend, is er separaat door het KLPD dienaangaande een proces-verbaal opgemaakt contra de stagiair, de schipper en de eigenaar van de KW 5.

Dat de stagiair na het behalen van zijn deelkwalificaties voor de diploma's SW 5 en SW 6 en na 9 maanden stage aan boord van de KW 5 voldoende gekwalificeerd zou zijn en aan alle eisen zou hebben voldaan, onderschrijft de Raad niet. Hij had en heeft immers nog steeds niet zijn taken- of stageboek voltooid, dat een onderdeel van het toekennen van een diploma is. Indien het voldoen aan de theoretische eisen voor bijvoorbeeld het diploma SW 6 voldoende zou zijn geweest om na 6 maanden stage het diploma SW 6 toe te kennen, en er dus een vaarbevoegdheid had kunnen worden aangevraagd, had dat moeten gebeuren en ook de school had dat in zijn programmering moeten opnemen. Het zonder meer aannemen door de schipper dat de stagiair bevoegd was om zelfstandig wacht te lopen, is slordig. Hij wist dat hij in ieder geval een vaarbevoegdheid had moeten hebben, terwijl ook een telefoontje naar de school voldoende was geweest en ook de stagiair zelf had daar wat aan kunnen doen. Hoe het ook zij, er bestaat duidelijk verwarring over de kwalificaties van een stagiair. De scholen dienen hier duidelijkheid in te verschaffen voor de schippers van vissersvaartuigen die met hun stagiairs varen.

De schipper

Een schipper moet zich in eerste instantie bekommeren om de veiligheid van schip, opvarenden en anderen. Een veilige brugwacht is daarvoor één van de vereisten. Indien de schipper een onbevoegde stagiair zelfstandig de wacht laat lopen, is dat de verantwoording van de schipper. Gaat het fout, zoals in dit geval, dan is dit de schipper aan te rekenen. Zijn instructies aan de stagiair waren onvoldoende op het gebied van veilig wacht lopen, tijdig waarschuwen en het gebruik van de VHF.

Conclusie

Aan boord van de "Winona" werd de op zich eenvoudige situatie onjuist beoordeeld, het schip week niet tijdig uit voor het vissende vissersvaartuig, met een aanvaring als gevolg. De aandacht van loods en kapitein was afgeleid door werk aan de autopilot en er werd onvoldoende gebruik gemaakt van de ter beschikking staande middelen om een gevaar voor aanvaring met de KW 5 te kunnen vaststellen. Toen een aanvaring door handelen van de "Winona" alleen niet meer kon worden vermeden, liet de KW 5 het nemen van maatregelen die het beste hadden kunnen bijdragen aan het vermijden van de aanvaring achterwege, althans mislukten deze. Het uiterst merkwuurige vaargedrag van de "Winona" onthefte het andere schip, de KW 5 in dit geval, niet van het nemen van maatregelen.

De stagiair die de wacht liep aan boord van de KW 5 was niet bevoegd, waarschuwde zijn schipper niet tijdig genoeg van de zich ontwikkelende nabije situatie en nam onvoldoende maatregelen om de aanvaring te vermijden toen deze door het handelen van de "Winona" alleen niet meer was te voorkomen. Omdat de stagiair geen vaarbevoegdheid heeft, kan hem door de Raad geen maatregel van tucht worden opgelegd.

De schipper is nalatig geweest door een onbevoegde stagiair de wacht te laten lopen die hem niet tijdig waarschuwde en onvoldoende maatregelen nam en draagt hierdoor ook, zij het geringe, medeschuld aan de aanvaring.

U 2

Beslissing

De Raad straft schipper J. van der Bent, geboren op 16 december 1968 en wonende te Katwijk, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

Lering

1. De brug moet tijdens de zeevacht altijd bemand zijn met voldoende gekwalificeerd en bevoegd personeel. De veiligheid van schip, opvarenden en andere schepen kan alleen dan zoveel mogelijk worden gewaarborgd. De schipper is hiervoor wettelijk verantwoordelijk.
2. Door het naderende vissersvaartuig niet te peilen en geen goede uitkijk te houden, werd de koers van het naderend vissersvaartuig verkeerd ingeschat en niet tijdig vastgesteld dat er gevaar voor aanvaring was.
3. Het dagmerk voor een schip dat door zijn diepgang is beperkt in zijn manoeuvreerbaarheid niet onterecht gebruiken. Als het al wordt gebruikt het voorgescreven dagmerk tonen en als loods dit controleren.
4. Er bestond onduidelijkheid bij de schipper over de bevoegdheid van de stagiair. Hij had hier navraag naar kunnen doen.

Aanbeveling

Voor zover hier onduidelijkheid over bestaat, het aangeven door scholen die visserij-opleidingen verzorgen aan schippers van vissersvaartuigen hoe een stagiair aan boord mag en kan worden ingezet.

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plaatsvervangend voorzitter, E. Bakker, J.L. Schot, J. van Urk en H. Reijne 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 21 december 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.



