

Nr. 12

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Concordia" UK 246, vissende op de Noordzee, met het Franse schip "Luxembourg".

Betrokkene: schipper R. Visser
wachtsman J. Woord

Op 20 maart 2001 is het Nederlandse vissersvaartuig "Concordia" UK 246, vissende op de Noordzee, in aanvaring gekomen met het Franse schip "Luxembourg". Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 maart 2002 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 "Concordia" UK 246, Riekelt Visser, wonende te Urk, en/of de wachtsman Jacob Woord, 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 "Concordia" UK 246;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper R. Visser;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van wachtsman J. Woord;
4. een melding van de aanvaring van het Kustwachtcentrum IJmuiden;
5. een controle checklist naleving bemanningsvoorschriften van de Waterpolitie Den Helder;
6. een verklaring d.d. 20 maart 2001 van schipper R. Visser;
7. een ambtsedig proces-verbaal (nummer 2001005665-1) opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, Waterpolitie, Unit Waddenzee, Groep Den Helder, inclusief bijlagen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 17 mei 2002. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. R.A.C.J. Simons.

Beide betrokkenen, schipper R. Visser en wachtsman J. Woord zijn, hoewel

U 12

behoorlijk opgeroepen, niet ter zitting verschenen. Voor de betrokkene, schipper R. Visser, is zijn raadsman mr. J.A. Hoekstra uit Amsterdam ter zitting verschenen. Tegen beide betrokkenen wordt door de voorzitter verstek verleend en het onderzoek wordt buiten hun tegenwoordigheid uitgevoerd.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Concordia" UK 246 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan rederij Concordia BV, te Urk. Het schip is in 1992 gebouwd, is 36,32 meter lang, meet bruto 443 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1246 kW.

Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, gyrokompas, radars, echolood, automatische stuurinrichting, Satcom C en elektronische plotters (GPS).

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 5 personen. De diepgang bedroeg voor 3,40 meter en achter 5,00 meter. De lading bestond uit kisten vis.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartsinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper R. Visser

Ik heb sinds 1963 gevaren op kotters in de boomkorvisserij en ik ben schipper sinds 1973. Ik bezit het diploma stuurman zeevisvaart met aanvulling voor de verre visserij (SV+A) alsmede Marcom A. Ik ben schipper en (mede)eigenaar van de UK 246. Wij vertrokken op maandag 19 maart omstreeks 09.30 uur om met de boomkorren te vissen op de visgronden. Wij begonnen omstreeks 14.00 uur aan de eerste trek en visten in westelijke richting. Wij voeren deze reis met slechts vijf man omdat in de voorgaande week mijn zoon was getrouwd en deze week thuis mocht blijven. Er was geen vervanger beschikbaar.

Op dinsdag 20 maart 2001 liet ik te 04.25 uur halen. Alles verliep zonder problemen en wij begonnen te 04.40 uur aan de volgende trek. Te 05.00 uur droeg ik de wacht over aan Jacob Woord. Ik wees hem op de te volgen koers en deelde hem mee dat er te 06.35 gehaald zou worden. Het was goed weer, wind noordwestelijk, zwak, en helder zicht, ca. 10 mijl. De navigatielichten en vislichten stonden aan en brandden goed, dekverlichting en mastlampen waren uit. Het zicht was goed. Wij liepen volle kracht, 850 toeren per minuut, vaart ruim zes mijl per uur. Het wachalarm stond niet aan.

Ik ben vervolgens te kooi gegaan en in slaap gevallen. Om omstreeks 6 uur schrok ik wakker door een hevig geraas. Ik rende naar de brug en zag een grote grijze wand bij ons langs schuiven, de stuurboordgiek stond recht tegen het schip dat tegen ons was aangevaren en de wachtsman stond aan het roer en had de motor gestopt. Het

duurde voor mijn gevoel erg lang voordat het schip vrij van ons kwam, hoewel het in werkelijkheid maar een ogenblik duurde. Toen het schip los kwam viel de giek weer naar beneden. Het was te donker om de naam van het schip te kunnen lezen. Toen ik wat van de schrik bekomen was, vroeg ik aan de wachtsman wat er was gebeurd. Hij antwoordde dat het grote schip ons van stuurboord achterop was gelopen en dat hij hem van tevoren niet had zien aankomen. Direct daarna meldde het schip zich op kanaal 16, hij noemde zijn naam, vroeg of wij assistentie nodig hadden en of er schade was. Ik antwoordde dat we geen hulp nodig hadden, ik kon niet zo gauw op het Engelse woord voor schade komen en noemde onze naam en nationaliteit.

Het andere schip bleek "Luxembourg" te heten, van Franse nationaliteit, thuishaven Port aux Français, en onderweg naar Mongstad in Noorwegen. Inmiddels had mijn zoon mij gemeld dat de voorsteven was ingedrukt en ik probeerde dat aan de "Luxembourg" duidelijk te maken, maar dat vlotte niet erg. Ik kreeg hulp van de radioman van het booreiland "Ronald Hoope", waar wij twee mijl van af lagen. Hij gaf verder nog zijn roepletters FNHS en zijn MMSI-nummer was 228064000, en ik zag op de radar dat hij zijn weg vervolgde.

Wij lagen nog steeds gestopt. Ik zag op de elektronische plotter dat de wachtsman de track correct had vastgehouden, de koers van de track was 105°, wij lagen nu 045° voor, het schip had ons opzij geduwd met de kop naar bakboord. Ik probeerde ook contact te krijgen met de kustwacht op 2182 kHz., maar dit lukte aanvankelijk niet. Pas nadat het booreiland telefonisch had gebeld lukte het om verbinding te krijgen. Ook heb ik de kustwacht per fax bijzonderheden over het geval gestuurd. Wij hebben te 06.30 uur de netten opgehaald en geleegd en zijn vervolgens weer gaan vissen. Wij hebben de week zonder verdere problemen uitgevist en zijn naar Den Helder terug gegaan en aldaar op 23 maart aangekomen.

De aanvaringspositie bevindt zich in de noordoostgaande route van het verkeersscheidingsstelsel. Ik dacht zelf dat wij ons naast het verkeersscheidingsstelsel bevonden. Onze plotter (QuodFish) gaf dat niet goed aan. De gebruikte grondkaart was van 1988 waarop het VSS nog niet in de juiste positie was weergegeven. Ik heb nu mijn plotter uitgerust met het nieuwste systeem en de nieuwste zeekaart waar alle veranderingen in zijn verwerkt. Op het moment van de aanvaring bevonden wij ons in de noordoostgaande route zonder dat wij ons daar bewust van waren. De dagelijkse praktijk is dat veel schepen gewoon door de neutrale zone varen, behalve bij het boorplatform "Ronald Hoope", dat staat er in. Het is mij bekend dat wij schepen die in het verkeersscheidingsstelsel varen niet mogen belemmeren en dat de verkeersbanen recht moeten worden overgestoken. Desondanks ben ik van mening dat de "Luxembourg" oploper was en voor ons had moeten uitwijken.

Wachtsman J. Woord

Ik heb sinds ruim 30 jaar gevaren op diverse kotters werkzaam in de boomkorvisserij. Ik bezit het diploma stuurman zeevisvaart (SV). Ik heb sinds ruim twee jaar gevaren op de UK 246.

Wij waren op maandag 19 maart te omstreeks 09.30 uur vertrokken uit Den Helder en begonnen te ongeveer 14.00 uur aan de eerste trek. Wij doen trekken van twee

U 12

uur en lopen om de beurt wacht. Ik deed de eerste stoomwacht van de "botenlijn" naar de visgronden. Per trek werken wij circa een half uur aan dek en krijgen anderhalf uur rust. Wij voeren deze reis met vijf man, normaal zijn we met zes man. Op dinsdag 20 maart kwam ik te 04.55 uur op de brug om de wacht te doen. Daarvoor had ik aan dek gewerkt, de normale werkzaamheden verricht bij het halen en vis verwerken. Het was goed weer, goed zicht, zwakke wind Noordwest, 2 à 3 Bft. Wij liepen volle kracht vissende 6,4 mijl per uur volgens de plotter (GPS). De koers was 105° op de gyro, er werd automatisch gestuurd. Er stond één radar aan, de grote op een bereik van 6 mijl. Er waren veel echo's, van platforms, suppliers en collega's. Wij voerden de vislichten, hek- en boordlichten, verder was er geen buitenverlichting aan. De marifoon stond op kanaal 16 en het visserijkanaal P2. De schipper van wie ik de wacht overnam, wees mij op de lijn die gevolgd werd, boven een pijpleiding langs en kruiste nagenoeg haaks een oude pijpleiding. Er was een boorplatform aan stuurboord, ik passeerde dit te ongeveer 05.30 uur op 0,5 mijl afstand. Ik passeerde een wachtschip, herkenbaar aan zijn schijnwerper, varende op tegengestelde koers. Daarna zag ik op de radar een echo op 1 mijl. Dit was een supplier, hij lag zuid voor en was ook optisch goed zichtbaar. Ik passeerde hem achterlangs op circa 200 meter. Ik had de koers 10° naar bakboord verlegd om wat ruimer te passeren. Ik kon niet stuurboorduit wegens de pijpleiding. Daarna had ik op de radar niets meer vooruit, behalve een platform op zes mijl. Ik was bijna aan het einde – het keerpunt van de trek –, ik zou hier over bakboord draaien en op tegenkoers gaan. Het was inmiddels 05.50 uur. Op dat moment werden wij plotseling geraakt aan bakboord door een groot schip. Het kwam van achterlijker dan dwars en schoof langs van achter naar voor. Ik stuurde op dat moment nog 095°. De giek kwam omhoog. Ik haalde onmiddellijk de kracht van de schroef. De giek schuurde over de gehele lengte langs de romp van het schip. Gedurende die tijd raakten wij twee keer zijn zijde met de kop van het schip. Terwijl dit alles gebeurde kwam de schipper op de brug, vanuit de schippershut, gelegen achter de brug. Toen wij vrijkwamen van het andere schip viel de giek weer terug, en het schip stopte. Ik heb voor de aanvaring niets gehoord, er was geen communicatie op kanaal 16, noch op P2. Van daar af nam de schipper het over op de brug. Ik ging aan dek om de schade te bekijken. Dat was moeilijk te zien. Er was kopschade, alleen van boven te zien, boven de waterlijn. De giek was een ietsje krom, maar er zaten geen knikken in. Er waren geen tuien of visdraden gebroken, alles functioneerde nog. Wij konden zonder problemen onze visserij vervolgen. Het wachalarm stond niet aan, dit werd vrijwel nooit gebruikt. Na de aanvaring stond het wachalarm wel aan, maar het gebruik was beperkt. Ik ben voorafgaande aan de aanvaring niet in slaap gevallen. De zeekaart in de plotter was verouderd, maar op dat moment wist ik dat niet. Ik wist niet dat ik in de "botenlijn" zat. De schipper was zich dit ook niet bewust.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting heeft raadsman mr. J.A. Hoekstra van betrokkene schipper R. Visser aan de Raad verzocht het onderzoek tot nader te bepalen datum aan te houden. Dit in verband met het feit dat hij nog geen reactie van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer heeft gekregen op zijn verzoek informatie te verschaffen met

betrekking tot de positionering van het verkeersscheidingsstelsel waarbinnen de aanvaring heeft plaatsgevonden.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Het Nederlandse visservaartuig "Concordia" met vismerk UK 246 was op 20 maart 2001 vissende in de buurt van het verkeersscheidingsstelsel "Off Botney Ground" dat ten noord-westen van Den Helder ligt.

Om 05.00 uur gaf de schipper de wacht over aan de wachtsman en gaf instructies over de te volgen koers en wanneer er gehaald moest worden. Het weer was goed, met een zwakke wind, goed zicht en gezien het tijdstip van de dag stonden de vis- en navigatieverlichting bij. Het wachalarm stond niet bij, ondanks het feit dat er alleen een chef van de wacht op de brug was.

Om ongeveer 05.50 uur werd de "Concordia" van stuurboord achterlijker dan dwars aangevaren door de Franse tanker "Luxembourg". De wachtsman van de wacht van de "Concordia" had de "Luxembourg" zowel op de radar als visueel niet zien aankomen. De aanvaring vond plaats in noordoostelijke baan van het verkeersscheidingsstelsel "Off Botney Ground" in positie 53° 45' N, 003° 16' O.

Uit het onderzoek naar aanleiding van deze aanvaring is gebleken:

- dat de Concordia" geen bijgewerkte zeekaart aan boord had van het gebied waarin de aanvaring plaats vond;
- dat de visplotter werd gebruikt als elektronische kaart, wat niet is toegestaan;
- dat een bemanningslid te weinig aan boord was ten opzichte van het verplichte aantal voorgeschreven bemanningsleden;
- dat het wachalarm niet bij stond terwijl er alleen door de wachtsman in de donkere uren wacht werd gelopen.

Daarnaast heeft de wachtsman van de wacht voorschrift 10, lid I van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee overtreden door de doorvaart van een schip in de verkeersbaan te belemmeren. Tevens heeft hij geen goede uitkijk gehouden en daarmee zich niet gehouden aan voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee.

Ik acht de wachtsman dan ook schuldig aan de aanvaring en ik stel de Raad voor om zijn bevoegdheid om te mogen varen als wachtsman te ontnemen voor een periode van twee weken.

De schipper is niet direct schuldig aan de aanvaring maar is naar zee gegaan zonder bijgewerkte zeekaart, waardoor de wachtsman van de wacht niet de juiste positie kon weten ten opzichte van de verkeersbanen van het verkeersscheidingsstelsel. De visplotter werd gebruikt als elektronische zeekaart, wat niet is toegestaan; de visplotter mag alleen worden gebruikt in combinatie met een bijgewerkte zeekaart. Het schip was onvoldoende bemand en de schipper maakte geen gebruik van het wachalarm. Hoewel het niet gebruiken van het wachalarm bij deze aanvaring geen prominente rol heeft gespeeld, zijn er genoeg recente voorbeelden van rampen door het niet gebruiken van het wachalarm. Gezien bovengenoemde tekortkomingen acht ik een maatregel van tucht op zijn plaats en stel voor de schipper te straffen door het uitspreken van een berisping.

U 12

Ik adviseer de Raad het verzoek van raadsman mr. J.A. Hoekstra om het onderzoek aan te houden, niet te honoreren. Dit in verband met het feit dat een eventuele verplaatsing van de begrenzingen van het verkeersscheidingsstelsel weliswaar plaats kan hebben gevonden, maar dat de schipper hiervan op de hoogte had kunnen zijn door middel van dan uitgebrachte Notices to Mariners. Bovendien is naar mijn mening deze aanvaring voornamelijk ontstaan door het niet houden van goede uitkijk.

5. Het oordeel van de Raad

Na beraadslaging in raadkamer heeft de Raad besloten het verzoek tot aanhouding van de raadsman mr. J.A. Hoekstra niet te honoreren, hierbij het advies en de argumentatie van de Inspecteur voor de Scheepvaart volgend.

Toedracht

De "Concordia" UK 246 vertrok op 19 maart 2001, omstreeks 09.30 uur, uit Den Helder naar de Noordzee om, ter hoogte van het verkeersscheidingsstelsel "Off Botney Ground", met de boomkorren te vissen. Om 14.00 uur begon men aan de eerste trek. Op 20 maart 2001 had de schipper om 04.25 uur de wacht en werd er gehaald. Omstreeks 04.40 uur werden de tuigen weer uitgezet en begon men aan de volgende trek. Om 05.00 uur gaf de schipper de wacht over aan matroos Woord. De wachtsman was in het bezit van het diploma S5 en dus volledig bevoegd om de wacht op zich te nemen. De schipper wees de wachtsman op het te varen lijntje op de plotter en deelde hem mede dat er omstreeks 06.35 uur gehaald zou worden. De kotter liep bij het overgeven van de wacht volle kracht, circa 6,5 knoop en de koers was 105° rw. Er werd op de automaat gestuurd en er stond één radar bij, op een bereik van 6 mijl. De beide marifoons stonden op de respectievelijke kanalen 16 en het visserijkanaal P2. Er waren veel echo's op de radar van platforms, suppliers en collega's visserlui.

Het lijntje dat gevolgd diende te worden liep boven een pijpleiding langs en kruiste nagenoeg haaks een oude pijpleiding. Het weer was goed, goed zicht met een zwakke noordwesten wind.

Om 05.30 uur passeerde de kotter het boorplatform K4-BE op een halve mijl aan stuurboord en was 2 mijl verwijderd van de NO-gaande baan van het verkeersscheidingsstelsel "Off Botney Ground". Aan bakboord zat op 1 mijl een echo wat een supplier bleek te zijn. De supplier lag zuid voor en was visueel goed waarneembaar. Om de supplier wat meer ruimte te geven ging de wachtsman circa 10° bakboorduit en passeerde op circa 200 meter achterlangs de supplier. Buiten de supplier had hij alleen nog een platform op 6 mijl afstand op de radar. Omstreeks 05.50 uur was men aan het eind van het lijntje en wilde de wachtsman over bakboord draaien en op tegenkoers gaan. Op hetzelfde moment werd de "Concordia" aan stuurboord aangevaren door een groot schip. Door de aanvaring werd de stuurboordgiek omhoog gedrukt en schuurde de giek langs de gehele lengte van de romp van het andere schip. De wachtsman haalde onmiddellijk de kracht van de schroef af. Terwijl dit alles gebeurde kwam de schipper, wakker geworden door het geraas, de brug op. Toen men van het schip vrij kwam viel de giek weer terug en stopte de kotter. Toen

men van de schrik was bekomen vroeg de schipper aan de wachtsman wat er gebeurd was. Deze antwoordde dat zij van achteren door het schip waren overvaren en dat hij het schip van te voren niet had zien aankomen. Even later meldde het schip dat hen had aangevaren zich. Het bleek de Franse tanker "Luxembourg" te zijn. Men vroeg de kotter of er schade was en of men assistentie nodig had. Door de aanvaring was de kop van de kotter circa een halve meter ingezet en was de stuurboordgiek verbogen. Deze schade was echter geen aanleiding om assistentie te verzoeken. De "Luxembourg" vervolgde daarop zijn weg. De schipper van de "Concordia" lichtte de kustwacht over de aanvaring in en stuurde later nog een fax met bijzonderheden over de aanvaring. Om 06.30 uur heeft men de netten opgehaald; men was, ondanks alles, in staat om de visweek uit te vissen.

Aan boord van de "Luxembourg" was de stuurman om 04.00 uur op wacht gekomen.

De tanker was in ballast onderweg van Antifer, Frankrijk, naar Mongstad in Noorwegen.

Op de brug bevonden zich de stuurman en een uitkijk. Het schip voer in de NO-gaande baan van het scheidingsstelsel "Off Botney Ground". Om 05.00 uur passeerde men de boei BG-S op circa 2 mijl aan bakboord. Even later, om 05.05 uur, veranderde de stuurman van koers naar stuurboord naar een koers van 037°. Er werd op de automaat gestuurd en de vaart bedroeg 14 knopen.

Binnen een afstand van circa 2,5 à 3 mijl bevonden zich een aantal vissersschepen. Na een aantal kotters te zijn voorbij gevaren had de "Luxembourg" alleen de "Concordia" nog aan bakboord van hem. De kotter hield aanvankelijk nagenoeg dezelfde koers aan als de tanker. De stuurman peilde de kotter, om 05.45 uur, op 045° aan bakboord op een afstand van 0,8 mijl. De kotter lag een koers voor van circa 050° en liep een vaart van 6 mijl. Om de visserman wat meer ruimte te geven veranderde de stuurman, via de automaat, wat van koers naar stuurboord. Op dat moment begon ook de kotter naar stuurboord van koers te veranderen. De stuurman zette de uitkijk aan het roer en liet meer stuurboord geven. Toen de kotter verder naar stuurboord bleef doordraaien gaf de stuurman 5 korte stoten op de fluit en liet hij de roerganger hard stuurboord geven. Toen hij zag dat een aanvaring niet meer was te vermijden liet hij hard bakboord geven om het achterschip van de kotter weg te draaien. Hij waarschuwde tevens de kapitein, maar die was al onderweg naar de brug. Op het moment van de aanvaring voer de kotter bijna loodrecht op de tanker in. Na de aanvaring nam de kapitein van de tanker contact op met de kotter en de Nederlandse kustwacht. De "Luxembourg" liep ten gevolge van de aanvaring slechts verfschade op.

Beschouwing

De navigatie tijdens het vissen

Aan boord van de "Concordia" UK 246 gebruikte men ten behoeve van de navigatie tijdens het vissen een gedigitaliseerde zeekaart genaamd "Quod Fish 100, versie 2,05b", aangemaakt in december 1988 en ontwikkeld ten behoeve van de visserij. Deze kopie van de officiële hydrografische kaart was echter niet bedoeld als

U 12

vervanger van de papieren zeekaart en diende daarom ook niet alleen voor de navigatie gebruikt te worden.

Aan boord van de kotter werd een versie van Quod Fish geïnstalleerd waarop het verkeersscheidingsstelsel "Off Botney Ground" niet was aangegeven zoals was afgekondigd in Staatscourant nummer 233 van november 1990. Wel was, middels twee lijnen, aangegeven waar dit stelsel *ongeveer* gerealiseerd zou worden. Deze lijnen waren echter zodanig aangebracht dat, met de invoering van het nieuwe verkeersscheidingsstelsel in 1990, men het stelsel binnenvoer terwijl men aan boord van mening was dat men het stelsel juist verliet. Ten behoeve van de navigatie was voor het betreffende zeegebied een zeekaart aanwezig uit 1984 die niet was bijgewerkt. Op deze zeekaart stond het verkeersscheidingsstelsel "Off Botney Ground" nog aangegeven zoals het was vóór november 1990. Toen de wachtsman om 05.00 uur de wacht van de schipper overnam en volgens het uitgezette lijntje op de plotter navigeerde wist hij dus niet wanneer hij nu precies het verkeersstelsel zou binnenvaren. Ook al had hij op de papieren kaart genavigeerd dan had hij dit niet kunnen weten omdat daarop nog het oude stelsel stond weergegeven.

In het algemeen is men op de visserij koploper wat betreft de aanschaf van nieuwe apparatuur ten behoeve van de visserij, navigatie en radarinstallaties. Het verbaast de Raad dan ook in hoge mate dat men op de "Concordia" gebruik maakte van sterk verouderde plotprogramma's en een niet bijgewerkte zeekaart voor een druk bevaren gebied.

De schipper is hiervoor verantwoordelijk en de Raad is van oordeel dat de schipper in deze zijn verantwoordelijkheid niet heeft genomen en een tuchtrechtelijke maatregel te zijnen aanzien aan de orde is. De wachtsman werd verkeerd geïnstrueerd en wist daarom niet dat hij al vissend het verkeersstelsel binnenvoer. Daardoor werd er op een verkeerde manier in het verkeersstelsel gevist en de daar aanwezige scheepvaart belemmerd. De Raad is van oordeel dat dit bijgedragen heeft aan de aanvaring. De aanvaring vond plaats in de positie 53° 45',7 N en 003° 16',3 O. Deze positie bevindt zich midden in de NO-gaande baan van het stelsel.

De aanvaring

De aanvaring met de Franse tanker "Luxembourg" heeft kunnen gebeuren omdat de wachtsman van de "Concordia" het grote schip nooit heeft waargenomen, noch op de radar noch visueel. De "Luxembourg" is een tanker met een lengte van 320 meter, een breedte van 58 meter en een inhoud van 157.833 BRT. De tanker voer in ballast en moet dus als een kasteel boven water hebben uitgestoken. Na in een eerder stadium, naar bakboord, uitgeweken te zijn voor een supplier verlegde de wachtsman zijn koers weer richting het te varen lijntje zonder zich er van te verzekeren of dit zonder gevaar kon plaatsvinden. Hij heeft geen goede uitkijk gehouden door noch te kijken, noch te luisteren en gebruik te maken van de beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden passend waren geweest ter beoordeling van de situatie en van gevaar voor aanvaring, zoals is voorgeschreven in voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. Het zicht ten tijde van de aanvaring was goed, circa 10 mijl, en de radar aan boord van de kotter werkte naar behoren. Had de wachtsman zich gehouden aan voorschrift 5 van bovengenoemde bepalingen dan had hij dit enorme schip zeker moeten waarnemen, zowel visueel als op de radar. Enige minuten voor de aanvaring heeft de stuurman van de "Luxem-

bourg” ook nog 5 korte stoten op de fluit gegeven. Ook dit heeft de wachtsman niet waargenomen. Ondanks de verouderde zeekaart en dito plotprogramma had de wachtsman kunnen en moeten weten dat hij in de buurt van een verkeersscheidingsstelsel zat met alle gevaren van dien.

Tijdens zijn wacht was de wachtsman alleen op de brug. Zoals op veel vissersschepen voorkomt stond het wachtalarm niet bij. De Raad heeft herhaalde malen de aanbeveling gedaan om het wachtalarm te koppelen aan de stuurautomaat, zodat tijdens het vissen deze alarmering immer bijstaat.

Gezien het bovenstaande is de Raad van oordeel dat wachtsman Woord schuld heeft aan de aanvaring en een tuchtrechtelijke maatregel aan de orde is.

Beslissing

De Raad straft schipper R. Visser, geboren 7 september 1947 te Urk, om voormelde reden, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

De Raad straft wachtsman Woord, geboren 3 februari 1955 te Urk, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als zelfstandig wachtsman te varen op vissersschepen te ontnemen voor een periode van één week.

Lering

De navigatie dient, tenzij anders bepaald, alleen te geschieden op bijgewerkte officiële hydrografische zeekaarten.

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv., voorzitter, R.M. Heezius, A.J. Both, P.S.W. Haseloo en J. van Urk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 17 mei 2002.

(get.) mr. P. Neleman, D.J. Pimentel