

Nr. 1

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Bona Spes" WR 17, varende voor de monding van de Westereems, met het ten anker liggende Cambodjaanse vrachtschip "Megra".

Betrokkene: schipper C. de Visser

Op 3 april 2000 is het Nederlandse vissersvaartuig "Bona Spes" WR 17, varende voor de monding van de Westereems, in aanvaring gekomen met het ten anker liggende Cambodjaanse vrachtschip "Megra".
Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 30 januari 2001 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 is te wijten aan de schuld van de schipper van het vissersvaartuig "Bona Spes" WR 17, Cornelis de Visser, wonende te Den Oever, Texel.

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 "Bona Spes" WR 17;
2. een fotokopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Waterpolitie, Afdeling Noord, Groep Delfzijl, nr. 2000006043-1, opgemaakt en gesloten op 5 april 2000, met bijlagen;
3. een fotokopie van een rapport, opgemaakt door nautisch expert van de Scheepvaartinspectie A. Krijger;
4. een fotokopie van een fax van het Kustwachtcentrum IJmuiden, aan de Scheepvaartinspectie, met de melding van de aanvaring;
5. een fotokopie van een krantebericht;
6. Een brief d.d. 15 februari 2001, kenmerk SI/o&e/461.01/JdP, van J.W.P. de Palm van de Scheepvaartinspectie aan de Raad voor de Scheepvaart, met bijlagen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 26 oktober 2001. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. R.A.C.J. Simons.
De Raad hoorde schipper C. de Visser, als betrokkene. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 30 januari 2001 was meegedeeld, doel

U 1

en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te 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. De schepen

De "Bona Spes" WR 17 is een Nederlandse visserskotter, toebehorend aan de firma Rederij Gebroeders De Visser te Den Oever. Het schip is in 1968 gebouwd, is 22,47 meter lang, meet 68 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 220 kW.

Het schip is uitgerust met (D)GPS, een plotter, drie VHF's, twee daglicht radars, magnetisch kompas, echolood en een automatische stuurinrichting. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit twee personen. De diepgang bedroeg circa 2,80 meter.

De "Megra" is een Cambodjaans droge ladingschip, toebehorend aan Esprit Maritimes Services Ltd, te Belize City, Belize. Het schip is in 1980 gebouwd, is 115 meter lang, meet 4.694 Gross Ton en wordt voortbewogen door twee schroeven, elk aangedreven door een motor met een vermogen van 1100 kW.

De diepgang bedroeg circa 7,52 meter. De lading bestond uit hout.

B. De aanvaring

Aan het Korps Landelijke Politiediensten hebbenzakelijk weergegeven- verklaard:

Schipper C. de Visser ("Bona Spes" WR 17):

Ik ben schipper en eigenaar van het onder Nederlandse vlag varende vissersvaartuig genaamd "Bona Spes", voorzien van het visserij registratieteken WR 17.

Op maandag 3 april 2000, omstreeks 00.00 uur ben ik met mijn schip vanuit Lauwersoog vertrokken naar de Noordzee. Ik was samen met nog een bemanningslid aan boord. Ik ben met afgaand water uit Lauwersoog vertrokken. Bij de uiterton aangekomen (verkenner Westgat tussen Ameland en Schiermonnikoog) ging ik een koers voorliggen van ongeveer 045 graden. Ik voer op de automaat en ik had twee radars bijstaan, op een bereik van respectievelijk drie en zes zeemijl. Ik had de visbomen uitstaan onder een hoek van ongeveer 50 à 55 graden.

Bij de uiterton gekomen, zag ik dat er een viertal schepen ten oosten van mij ten anker lagen. Ik zag ze zowel visueel als met behulp van de radar. Het zicht was goed. Ik bleef de koers voorliggen, welke ik reeds voorlag. De snelheid waarmee ik voer, bedroeg ongeveer 8,5 zeemijl per uur. Toen ik op een afstand van ongeveer 2 mijl verwijderd was van de ankerliggers, realiseerde ik mij dat wanneer ik deze koers voor zou blijven liggen, ik in aanvaring zou komen. Dat was omstreeks 01.15 uur (3 april 2000). Plotseling kreeg ik het gevoel alsof mijn schip aan de grond liep. Ik schrok wakker en ik zag toen dat ik tegen de huid van een vrachtschip aangevaren

was. Al schuivend (hotsend en botsend) kwam mijn schip aan de voorzijde van dat vrachtschip los. Ik heb dat schip midscheeps geraakt en ben zo naar voren doorvarend losgekomen. Ik raakte dat schip aan stuurboordzijde. Ik was niet vissende en ik had de beide bij mij aan boord zijnde marifoons bij staan. De een stond op kanaal 16 en de andere op kanaal 13. Ik heb contact gemaakt met het schip waar ik tegen opgevaren was. Na een paar tellen kreeg ik respons op mijn roepen. Ik heb de gegevens van mijn schip aan het schip (wachtsman) doorgegeven.

Kapitein Y. Repin ("Megra"):

Ik ben kapitein van het zeeschip genaamd "Megra". Op het moment van de aanvaring had tweede stuurman, Georgiy Kalinchuk, de wacht op de brug. Wij lagen op zondag 2 april 2000, omstreeks 20.00 uur UTC met het stuurboordanker voor anker in positie 53° 36,6 Nb en 006° 17,0 Ol. De hoofdmotor stond stand-by en alle lichten (navigatie- en dekverlichting) waren aan.

Op zondag 2 april 2000, omstreeks 23.30 uur UTC hoorde ik van de tweede stuurman dat we waren aangevaren door een vissersboot. Deze vissersboot voer volle kracht vooruit en voer ons aan onder een hoek van 20° tot 30° in onze stuurboordzijde, ter hoogte van ruim nr. 3. De vissersboot schampte langs ons schip, waarbij hij met de giek en het voorschip schade aan ons schip veroorzaakte. De schade bestaat onder andere uit enkele deuken aan stuurboordzijde van de romp, platform en railing werkkraan nr. 1 verbogen, railing op het voorschip over een lengte van 4 meter verbogen, potdeksel op het voorschip over een lengte van 2 meter verbogen en op een plaats 8 cm ingescheurd, railingwerk bij ruim nr. 1 verbogen en ingescheurd, 10 houten stutpalen (lengte 6 meter en diameter 23 cm) afgebroken.

Ik geef u hierbij een "Statement of sea protest", waarin hetzelfde staat wat ik u verklaard heb.

Tweede stuurman G. Kalinchuk ("Megra"):

Ik ben tweede stuurman op het zeeschip genaamd "Megra".

Op zondag 2 april 2000, omstreeks 05.10 uur UTC hebben wij geankerd in positie 53° 36',6 Nb en 006° 17',0 Ol. Deze positie is nabij de verkenner Westereems lichtboei. Wij kwamen met een restlading hout uit Beverwijk met bestemming Delfzijl.

Om 20.00 uur kwam ik op wacht. Ik liep alleen wacht op de brug. Wel waren er twee matrozen aan dek als uitkijk. Tijdens mijn wacht had ik één radar bij op, een bereik van 4 zeemijl. De VHF stond op kanaal 16 en 67. Het weer tijdens de wacht was rustig met een wind uit de richting Zuidwest tot Oost, met een kracht van ongeveer 3 Beaufort. Het zicht was goed, ongeveer 8 zeemijl en de zeegang bestond uit een lichte swell. Wij hadden onze ankerverlichting bij en alle deklichten brandden.

Tijdens de wacht voeren er veel kleine vissersschepen langs ons schip. Het waren er wel meer dan tien. Deze vissersschepen hadden allemaal de giek naar beneden en hun gewone navigatielichten bij. Deze vissersschepen passeerden ons op vrij korte afstand, ze waren niet aan het vissen.

Omstreeks 23.30 uur zag ik dat aan stuurboordzijde van ons achterschip een

U 1

vissersschip ons op ongeveer twintig meter was genaderd. Op dat moment lag ons schip in de ankerpositie 100° voor. Het vissersschip dat ons naderde, had toen ongeveer een voorliggende koers van 070°. Doordat het vissersschip al zo dicht bij ons was kon ik geen actie meer ondernemen om deze te waarschuwen. Ik ging er eerst vanuit dat dit vissersschip ons ook op korte afstand zou passeren, net als de andere vissersschepen. Een aanvaring kon toen niet meer worden vermeden. Het schip raakte ons toen aan stuurboordzijde, net voor de brug, op ongeveer 50 meter vanaf het achterschip. Het vissersschip schampte vervolgens langs het gehele schip. Hierbij raakte de bakboordgiek van het vissersschip diverse dingen aan dek, waaronder enkele stutten van de deklust etc. De schade bestaat onder andere uit: enkele deuken aan stuurboordzijde van de romp, platform en railing werkkraan nr. 1 verbogen, railing op het voorschip over een lengte van 4 meter verbogen, potdeksel op het voorschip is over een lengte van 2 meter verbogen en op een plaats 8 cm ingescheurd, railingwerk bij ruim nr. 1 verbogen en ingescheurd en 10 houten stutpalen (lengte 6 meter en diameter 23 cm) afgebroken. Toen het vissersschip bij ons voorschip was, zag ik dat de giek naar achteren lag of gebroken was, dat weet ik niet precies. Het vissersschip is vervolgens voor ons voorschip langs gevaren en aan bakboordzijde gaan liggen. Ik heb toen direct de kapitein van de aanvaring in kennis gesteld. Deze was direct op de brug. Wij hebben toen contact gehad via de VHF, kanaal 10. Hierbij hebben wij de scheepsgegevens uitgewisseld. Het vissersschip is toen weer terug gevaren naar de haven. Ik heb toen vervolgens de loodsdiensdienst en Eems Traffic in kennis gesteld van de aanvaring.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend verklaard:

Schipper C. de Visser ("Bona Spes" WR 17):

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover het KLPD heb afgelegd. Omdat de betreffende matroos wel vaker niet was komen opdagen, ben ik bewust toch vertrokken. Ik was mij er goed van bewust dat wij met een man te weinig vertrokken. Tegenwoordig vaar ik altijd met drie man aan boord. Het is erg moeilijk om aan personeel te komen. Ik vaar niet meer met de matroos die toen niet is komen opdagen. Ik vis voornamelijk in de kustgebieden. Ik heb een dispensatie tot honderd mijl. Ik heb geen dagpermissie. Ik had die zondag voor de middag één biertje gedronken. Ik gebruikte geen medicijnen. Het komt nog wel voor dat wij om 00.00 uur vertrekken, ik vaar het schip dan altijd zelf. Na vertrek is de andere matroos meteen gaan slapen. Ik wilde mij laten aflossen als ik de betreffende ankerligger zou hebben gepasseerd. De brug en de kombuis vormen één geheel. Ik had geen last van wasem uit de kombuis. Ik had de brugdeur gesloten in verband met de wind. Beide Furuno daglichtraders stonden bij. Volgens mij hebben de radars wel een alarmfunctie, maar deze stond niet bij. De stuurautomaat was gekoppeld aan het

magnetisch kompas. Ik had de automaat ingesteld op een koers van 045°. Ik heb geen gyrokompas. De te varen trek stond in de plotter. De plotter was ook voorzien van een elektronische zeekaart. Ik krijg regelmatig van de Kustwacht Schiermonnikoog updates voor die kaart.

Het wachalarm functioneerde wel, maar stond niet bij. Dat is uit gewoonte niet gebeurd. Ik ben het met u eens, als u stelt dat het niet bijzetten van dat alarm een grote nalatigheid is. Vlak na de aanvaring ben ik daar weer meer op gaan letten en zette ik het alarm altijd bij. Ik moet u echter ook bekennen dat het vergeten om het alarm bij te zetten er weer langzaam insluipt. Ons wachalarm kan alleen maar ingesteld worden op zeven minuten.

Ik had overdag niet geslapen. Achteraf gezien was het verstandiger geweest dit wel te doen. Tegenwoordig zorg ik ervoor dat ik goed uitgerust ben als wij vertrekken, wat dat betreft heb ik van deze aanvaring wel geleerd. Ik weet van mijzelf dat ik alert moet blijven om niet in slaap te vallen.

Wij stoomden in een groep vissers naar het noordoosten. Onze snelheid was ongeveer 8½ mijl per uur. Ik had meerdere ankerliggers gezien. Ik passeer wel vaker ankerliggers bovenstreams.

Ik licht u de aanvaringssituatie toe aan de hand van een door u getoonde zeekaart. Er liep een behoorlijke ebstroom waardoor wij werden weggezet.

Wij hebben het schip geschampt. Onmiddellijk na de aanvaring heb ik nog geprobeerd om op de hand van de "Megra" weg te sturen. Ik had daarbij geen last van zijn uitstaande ankerketting.

De Kustwacht Schiermonnikoog heeft de "Megra" opgeroepen en heeft de zaak verder afgehandeld.

De aanvaring is geheel mijn eigen schuld geweest en te wijten aan mijn nalatigheid.

De schade aan mijn schip bedroeg ongeveer f 8000,-. Ik heb gehoord dat de schade aan de "Megra" ongeveer f 7000,- bedroeg; het betrof voornamelijk de houten palen. Ik heb een boete van f 1000,- gekregen voor het feit dat ik met een onvoltallige bemanning voer. Deze boete heb ik betaald.

De contacten met collega's zijn slecht. Ik ben bang dat andere vissers het wachalarm ook niet gebruiken.

4. Het standpunt van de Inspecteur

De Nederlandse garnalenviskotter "Bona Spes" met vismerk WR 17 was op 2 april 2000 om middernacht vertrokken uit Lauwersoog naar het Syltgebied om daar op garnalen te gaan vissen. De schipper was alleen op wacht en is op een gegeven moment in slaap gevallen, het wachalarm stond niet bij. Op deze manier wordt een schip een ongeleid projectiel dat een groot gevaar vormt voor de overige scheepvaart en grote schade kan aanrichten aan het mariene milieu.

De "Bona Spes" kwam omstreeks 01.30 uur op 3 april 2000 in aanvaring met het ten anker liggende Cambodjaanse vrachtschip "Megra" op de rede van de Westereems. De beide schepen liepen schade op door de aanvaring, maar er waren geen persoonlijke slachtoffers te betreuren en ook het mariene milieu bleef gespaard. De afgelopen jaren heeft de Raad met regelmaat aanbevelingen gedaan om het wachalarm te gebruiken indien men alleen wacht op de brug loopt. Ook deze aanvaring had waarschijnlijk kunnen voorkomen worden indien de schipper gebruik

U 1

had gemaakt van het wachalarm. Indien het door de "Bona Spes" aangevaren schip geen vrachtschip was geweest maar een olietanker was een milieuramp zeker niet denkbeeldig geweest.

De verantwoordelijkheid om het wachalarm wel of niet bij te zetten ligt geheel bij de schipper, maar ook de rederij dient er op toe te zien dat de bemanning aan boord van haar schepen het wachalarm gebruikt. Het is daarom de rederij aan te bevelen om het gebruik van het wachalarm in (ISM) procedures vast te leggen.

Aan boord van de "Bona Spes" zijn ingevolge "de staat van voorgeschreven bemanning", een schipper en twee matrozen voorgeschreven. De "Bona Spes" voer ten tijde van de aanvaring met alleen een schipper en een matroos. De garnalenviskotter voer dus onderbemand.

Tijdens de zitting verklaarde de schipper dat er in die tijd regelmatig onderbemand werd gevaren.

Samenvattend: de schipper van de "Bona Spes" is volledig verantwoordelijk voor deze aanvaring, door het niet houden van een goede uitkijk, zoals opgenomen is in voorschrift 5 van de Bepalingen ter voorkomen van aanvaringen op zee. De rode draad van dit voorschrift is dat er te allen tijde goede uitkijk moet worden gehouden, gebruik makend van alle beschikbare middelen, passend in de heersende omstandigheden om een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.

De Schipper van de "Bona Spes" heeft het houden van een goede uitkijk nagelaten.

Tijdens de zitting liet de schipper niet echt blijken dat hij geleerd heeft van deze aanvaring door bijvoorbeeld in het vervolg altijd het wachalarm bij te zetten.

Ik stel de Raad dan ook voor om de schipper zijn bevoegdheid te ontnemen om te varen als schipper voor een periode van vier weken.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op maandag 3 april te circa 00.00 uur was de "Bona Spes" WR 17 uit Lauwersoog vertrokken om garnalen te gaan vissen in de buurt van Sylt. De bemanning bestond uit de schipper/eigenaar en een matroos. Bij het vertrek met de auto uit Den Oever was het derde bemanningslid niet komen opdagen.

Het was rustig weer, wind ZW kracht 3 Bft. en goed zicht. Het was afgaand tij en tezamen met de "Bona Spes" WR 17 voeren er nog 7 à 8 kotters naar buiten om te gaan vissen.

De schipper liep alleen de wacht op de brug; alhoewel hij voorafgaand aan het vertrek gedurende de dag of avond geen extra rust had genomen, achtte hij zich capabel en fit genoeg hiervoor. Er stonden twee radars bij op een bereik van 3 respectievelijk 6 mijl, en er werd gestuurd met de autopilot op het magnetisch kompas. De schipper navigeerde met een Shipmate elektronische kaartplotter op (D)GPS. De wachalarminstallatie stond niet bij. De beide marifoons stonden op kanaal 16 respectievelijk kanaal 13. De vaart was volle kracht, circa 8,5 knopen. De navigatielichten brandden. De bomen stonden circa 50° getopt.

Of de radars destijds een radarafstandalarm hadden, wist de schipper ter zitting niet meer. Hij had het in ieder geval niet gebruikt. Inmiddels zijn nieuwe radars geïnstalleerd.

Na het passeren van de verkenningston van het Westgat ging de schipper circa 045° sturen. Hij zag op de radar en visueel om de oost een viertal schepen ten anker liggen. Om circa 01.15 uur zaten de schepen op een afstand van circa 2 mijl en realiseerde hij zich dat hij met de voorliggende koers in aanvaring zou komen. Het waren grote schepen met dekverlichting aan.

Daarna is hij in slaap gevallen en toen hij plotseling wakker schrok, had hij het gevoel dat zijn schip aan de grond was gelopen, doch hij zag toen dat hij tegen een schip was aangevaren. De "Bona Spes" WR 17 raakte het ten anker liggende Cambodjaanse vrachtschip "Megra", ongeveer midscheeps aan stuurboord en schoof vervolgens schampend en stotend naar voren, waar het weer loskwam. De schipper probeerde uit te sturen doch dat lukte niet. Door de schrik haalde hij pas de vaart eraf toen de "Bona Spes" WR 17 los was van de "Megra", waarna hij op kanaal 16 het andere schip opriep.

De "Megra" was in de ochtend van zondag 2 april 2000 ten anker gekomen voor de monding van de Westereems nabij het loodsstation om maandag, na embarkatie van een loods, naar Delfzijl te varen. Later in Delfzijl werden de kapitein en de tweede stuurman door het KLPD gehoord. Hieruit bleek het navolgende.

Op de brug had zondagnacht de tweede stuurman de wacht en aan dek bevonden zich twee matrozen. Het schip lag voor stuurboordanker. De hoofdmotor stond stand-by en de ankerlichten en dekverlichting brandden. De radar stond bij op een bereik van 4 mijl. De VHF op kanaal 16 en 67.

De tweede stuurman was zondagavond om 22.00 uur op wacht gekomen. Tijdens zijn wacht waren er wel meer dan tien vissersschepen langs gevaren, soms op vrij korte afstand. Deze waren allemaal stomende, voerden navigatielichten en waren niet vissende.

Om circa 01.30 uur lag de "Megra" op een koers van circa 100° achter zijn anker, toen de tweede stuurman stuurboordachter op korte afstand, 20 meter volgens hem, een vissersvaartuig waarnam. Hij schatte de koers van het vissersvaartuig op 070°. Omdat het vissersvaartuig al dichtbij was, kon hij geen actie meer ondernemen om het te waarschuwen. Hij dacht aanvankelijk dat het vissersvaartuig, net als de andere vissersschepen hadden gedaan, wel op korte afstand zou passeren, doch even later vond een aanvaring plaats. De "Bona Spes" WR 17 raakte de "Megra" onder een hoek van 20° à 30° aan stuurboordzijde, net voor de brug op circa 50 meter vanaf het achterschip, en schampte en stootte vervolgens langs het schip naar voren, waarbij de giek van de "Bona Spes" WR 17 schade aan dek van de "Megra" aanrichtte.

De tweede stuurman waarschuwde onmiddellijk zijn kapitein die op de brug kwam. Hierna werd er over de VHF met de "Bona Spes" WR 17 gesproken. Dit ging moeizaam en bestond alleen uit het uitwisselen van de scheepsgegevens. De tweede stuurman heeft hierna de loodsdienst en Ems Traffic ingelicht van de aanvaring.

De "Bona Spes" WR 17 keerde terug naar Lauwersoog, terwijl de "Megra" later op de dag naar Delfzijl ging.

U 1

De "Bona Spes" WR 17 had een deuk in bakboordboeg, een kromme giek en een gebroken voortui. Herstelkosten circa f 8000,-.
De schade aan de "Megra" bestond uit enkele lichte deuken aan stuurboordzijde van de romp, een verbogen platform en railing bij een kraan, een over circa 4 meter verbogen railing op het voorschip, een over een lengte van circa 2 meter verbogen potdeksel op het voorschip met een inscheuring van circa 8 cm, verbogen en ingescheurd railingwerk bij ruim nr. 1 en 10 afgebroken houten stutpalen. De schipper van de "Bona Spes" WR 17 had gehoord dat de schade van de "Megra" circa f 7000,- was.

Wegens het varen met een onvolledige bemanning had de schipper van de "Bona Spes" WR 17 een boete gekregen van f 1000,-, welke hij inmiddels heeft betaald.

Beschouwing

Wederom een aanvaring van een visserman als gevolg van niet goed uitkijken aan boord van het vissersvaartuig, waarbij wederom de wachalarminstallatie, die mogelijk had kunnen alarmeren, niet was ingeschakeld. Ook bij drie eerdere uitspraken dit jaar, te weten "Osprey II" PD 47/"Sporades", "Prins Willem" UK 226/"Marijtje" SC 25 en "Wouter Senior" GO 41/"Jenny" UK 161, vond een aanvaring plaats als gevolg van eveneens niet goed uitkijken.
In dit geval was de schipper, die zelf vanaf vertrek uit Lauwersoog de wacht liep, in slaap gevallen. Hij nam dan ook geheel de schuld van de aanvaring op zich.
De schipper had op zondag gedurende de dag en vooravond geen extra rust genomen, was met de auto om circa 22.00 uur vanuit Den Oever naar Lauwersoog gereden en vervolgens gaan varen. Eenmaal buiten met rustig weer had hij het openstaande raam vanwege de trek dichtgezet en was vervolgens in de stoel in slaap gevallen, ondanks dat hij kort daarvoor had vastgesteld dat hij een gevaarlijke koers aanlag op een ankerligger vooruit op 2 mijl afstand.
Indien er om middernacht moet worden uitgevaren, is het verstandig dat degenen die meteen na vertrek de wacht lopen voorafgaand voldoende rust nemen, door bijvoorbeeld 's middags enkele uren te gaan slapen. Een gebruik dat bij schippers in de visserij niet onbekend is.
De schipper had de ten anker liggende schepen reeds veel eerder gezien en had er verstandig aan gedaan om toen reeds zijn koers te verleggen. De gewoonte van veel vissers om maar door te varen en pas op het laatste moment uit te wijken, is geen goed zeemanschap. Het schip dat dicht wordt genaderd, zal veelal maatregelen gaan nemen, terwijl er maar iets mis hoeft te gaan om een aanvaring te doen plaatsvinden. In dit geval raakte de schipper afwezig, viel in slaap, terwijl hij al ruim voordien de ankerligger had gezien en vrij had kunnen sturen.
Over een afstand van 2 mijl zou het wachalarm, dat volgens de schipper alleen op 7 minuten kon worden ingesteld, indien het had bijgestaan, tenminste één keer hebben gesignaleerd en had hij uit zijn stoel moeten komen. De terugstelknop van het wachalarm mag immers niet vanaf de normale navigatiepositie, zoals de stuurstoel, kunnen worden bediend. De kans was alsdan groot geweest dat hij de ankerligger waar hij op aanlag, zou hebben gezien.

Ondanks dat er altijd uitsluitend met een chef van de wacht op de brug werd gevaren, gebruikte de schipper het wachalarm gewoonlijk niet, en handelde daarmee in strijd met het voorschrift, te weten Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 47/1989 (Wachalarminstallatie). Na de ramp was hij het wel gaan gebruiken, doch hij gaf ter zitting toe dat hij het af en toe weer vergat.

De Raad beveelt schippers aan om varend altijd het wachalarm te gebruiken. Het kan een aanvaring minder betekenen, een aanvaring die niet altijd zo goed hoeft af te lopen als bij deze ramp, waar uitsluitend materiële schade was.

De aanvaring vond om circa 01.30 uur plaats nabij de verkenningston van de Westereems op een afstand van 17,4 mijl vanaf Lauwersoog, waar de "Bona Spes" WR 17 volgens de schipper om 00.00 uur was vertrokken. Gecorrigeerd voor de stroom moet de "Bona Spes" WR 17 dan met een vaart van circa 10½ knopen hebben gevaren. Indien er met volle kracht een vaart van circa 8½ knopen werd gevaren, zoals de schipper aanduidde, moet de vertrektijd uit Lauwersoog eerder zijn geweest, te weten circa 23.30 uur.

De gestuurde koers van de "Bona Spes" WR 17 vanaf de verkenningston Westgat kan met een westelijke stroom van circa 1 mijl geen 045° zijn geweest, omdat de ankerpositie van de "Megra" dan op circa 2 mijl om de west zou zijn gepasseerd. Omdat de schipper navigeerde op zijn plotter, gevoed door DGPS, neemt de Raad aan dat de schipper de door DGPS berekende koers heeft bedoeld, hetgeen dan de behouden trek van de "Bona Spes" WR 17 is geweest. Indien de verkenner van het Westgat op ruime afstand over bakboord was gepasseerd, zoals de expert van de Scheepvaartinspectie in zijn rapport aanduidt, komt men met een trek van 045° uit in de aanvaringspositie.

Hoe het ook zij, de "Bona Spes" WR 17 is tegen de ten anker liggende "Megra" gevaren.

Aan boord van de "Megra" werd ook niet goed uitgekeken. Alhoewel de voorschriften voor een ten anker liggend vaartuig geen regels voor uitkijken geven, is het echter een zaak van goed zeemanschap om ten anker liggend op een drukke rede de scheepvaart in de gaten te houden en om, indien er een schip te dichtbij dreigt te komen of op aanvaringskoers ligt, dit schip te waarschuwen op de VHF en de aandacht te trekken met licht- en/of geluidssignalen. De stuurman van de wacht zag het naderende vissersvaartuig pas op het laatste moment stuurboordachter op een afstand van circa 20 meter. Toen was er geen tijd meer om nog iets te doen. Alhoewel er regelmatig vissersvaartuigen op korte afstand passeerden, is dat geen excuus om niet uit te kijken en niets te doen.

De schipper van de "Bona Spes" WR 17 had gehoord dat de schade van de "Megra" circa f 7000,- zou zijn geweest. Gelet op de door de kapitein en de stuurman van de "Megra", alsmede ook door de verbalisanten van het KLPD omschreven schade, acht de Raad een hoger bedrag aannemelijker.

De "Bona Spes" WR 17 stoomde tegelijkertijd met nog een aantal andere vissersvaartuigen op naar de visgronden. Geen der vissers heeft kennelijk in de gaten

U 1

gehad dat de "Bona Spes" WR 17 een gevaarlijke koers stuurde, want niemand waarschuwde de "Bona Spes" WR 17.

Conclusie

Alhoewel de schipper van de "Bona Spes" WR 17 reeds veel eerder, zowel visueel als op radar, de ten anker liggende schepen voor hem had waargenomen, stelde hij pas op 2 mijl afstand vast een gevaarlijke koers te sturen. Hij deed echter niets, viel in slaap en schrok wakker toen hij er tegenaan voer.

De schipper was onvoldoende uitgerust aan de visweek begonnen en had bovendien nagelaten het wachalarm bij te zetten. Hij was bovendien met een te kleine bemanning naar zee vertrokken.

De aanvaring leidde gelukkig alleen tot materiële schade, doch de gevolgen hadden veel ernstiger kunnen zijn.

De schipper heeft zijn schip, bemanning en anderen onnodig in gevaar gebracht. Hij heeft schuld aan de aanvaring.

Bij de bepaling van de op te leggen maatregel heeft de Raad rekening gehouden met de betrekkelijk geringe schade, alsmede zijn open en eerlijke verklaring aangaande het gebeuren.

Beslissing

De Raad straft schipper C. de Visser, geboren op 14 januari 1957 en wonende te Den Oever, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als schipper te varen te ontnemen voor een periode van twee weken.

Leringen

1. Niet uitkijken vormde, evenals bij drie voorgaande uitspraken van de Raad dit jaar inzake aanvaringen van vissersvaartuigen, wederom de hoofdoorzaak.
2. Tijdig uitwijken is goed zeemanschap.
3. Met uitsluitend een chef van de wacht op de brug, dient het wachalarm te zijn geactiveerd.
4. Indien er op een middernachtelijk uur wordt vertrokken, dient degene die het schip naar buiten vaart en de eerste wacht loopt, en in ieder geval de schipper, voorafgaande voldoende rust te nemen.

Aanbeveling

De Raad beveelt schippers in de visserij met klem aan beter te doen uitkijken, alsmede alle beschikbare middelen, en zeker het wachalarm, te gebruiken om bij in slaap vallen dan wel anderszins "afwezig" zijn te worden gealarmeerd. Het is nu een aantal malen goed afgelopen, alleen materiële schade en geen slachtoffers, doch de kans op een aanvaring met een tragische afloop, als gevolg van niet goed uitkijken, is soms levensgroot aanwezig. (Zie de uitspraak "Osprey II"/"Sporades").

U 1

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv. voorzitter, E. Bakker, P.S.W. Haseloop, N.J. Pronk, en J. van Urk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 26 oktober 2001.

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

Voor eensluidend afschrift, secretaris