

Nr. 4

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Maria" BR 43, vissende in het Engelse Kanaal, met de Panamese bulkcarrier "Tian Sheng Hai".

Betrokkenen: schipper J. Albrechtse
stuurman J.I. Albrechtse

Op 22 augustus 2000 is het Nederlandse vissersvaartuig "Maria" BR 43, vissende in het Engelse Kanaal, in aanvaring gekomen met de Panamese bulkcarrier "Tian Sheng Hai".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 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 vvtg. "Maria" BR 43, Jacob Albrechtse, wonende te Breskens en/of de stuurman van het vvtg. "Maria" BR 43, Jacob Izaak Albrechtse, wonende te Breskens.

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 "Maria" BR 43;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper J. Albrechtse;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van stuurman J.I. Albrechtse;
4. een fotokopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Waterpolitie, Afdeling Delta, Groep Vlissingen, nr. 2000015841-1, opgemaakt en gesloten op 25 oktober 2000, met bijlagen;
5. een fotokopie van een voorlopige scheepsverklaring, opgemaakt d.d. 22 augustus 2000;
6. een fotokopie van een onderzoeksrapport, opgemaakt d.d. 24 augustus 2000, door senior expert van de Scheepvaartinspectie F.H. Rohling, met bijlagen;
7. een fotokopie van een inspectierapport, opgemaakt d.d. 23 augustus 2000, door de heer P.I. Verspille van de Scheepvaartinspectie, met bijlagen;
8. een foto van de "Maria" BR 43;
9. fotokopieën van krantenberichten;
10. een fotokopie van een scheepsverklaring, opgemaakt d.d. 26 augustus 2000.

U 4

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 7 december 2001. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De Raad hoorde schipper J. Albregtse en stuurman J.I. Albregtse, beiden als betrokkene. De betrokkenen werden bijgestaan door hun raadsman, mr. F. de Vries Lentsch, advocaat te Rotterdam.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 7 juni 2001 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren en te doen voeren, hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkenen en hun raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. De schepen

De "Maria" BR 43 is een Nederlandse viskotter, toebehorend aan J. Albregtse Breskens B.V. te Breskens. Het schip is in 1983 gebouwd, is 40,20 meter lang, meet 454 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1765 kW. Het schip is uitgerust met GMDSS, 3 VHF's, gyrokompas, twee radars, beide met Arpa-functie, echolood, automatische stuurinrichting en DGPS die is gekoppeld aan de elektronische plotter. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zeven personen. De diepgang bedroeg achter 4,80 meter. De lading bestond uit circa 50 kisten vis.

De "Tian Sheng Hai" is een Panamese bulkcarrier, toebehorend aan Coscoqingdao te Panama, met een Chinese bemanning. Het schip is in 1996 gebouwd, is 289 meter lang, meet 85676 Gross Ton. Het schip is onder meer uitgerust met twee VHF's, automatische stuurinrichting, twee Arpa radars, echolood, twee GPS-ontvangers en een Atlas DOLOG speedlog.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit 25 personen. De diepgang bedroeg voor en achter 17,3 meter. De lading bestond uit 160.000 ton kolen.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper J. Albregtse:

Ik ben in het bezit van de diploma's Stuurman Zeevisvaart, Motordrijver Zeevisvaart, Marcom A en het diploma radarwaarnemer. Tevens ben ik directeur van de rederij die het eigendom van het vaartuig heeft. Ik vis vanaf 1963 in de boomkorvisserij en sinds 1983 ben ik schipper aan boord van de BR 43.

Om 22.00 uur heb ik de wacht overgedragen aan stuurman Albregtse. Het weer en het zicht waren goed, de zee was kalm. De navigatieverlichting en visverlichting stonden bij en brandden.

Omstreeks 01.55 uur werd ik wakker van een luide knal. Ik ben direct uit mijn kooi gestapt en naar de brug gelopen die zich voor mijn hut bevindt.

Op de brug aangekomen, zag ik een blauwe romp passeren aan bakboord. De stuurman was bezig met het vieren van de bakboordvislijn, die kennelijk meege-
nomen werd door het andere vaartuig. Ik zag dat de bakboord giek geplooid was. De stuurman heeft de bakboordvislijn geremd, omdat deze slap aan dek kwam. Toen de draad weer strak kwam, hoorden wij een zachtere knal, hierna leek de draad vrij te komen.

Toen het andere schip voorbij kwam, heb ik de naam en thuishaven op het hek van het andere schip kunnen lezen namelijk: "Tian Sheng Hai", Panama. Hierna heb ik gecontroleerd of alle bemanningsleden in orde waren, dit bleek het geval. Ik heb hun opdracht gegeven om alle ruimtes van het schip te controleren op schade. Ik verwachtte geen ernstige schade. In eerste instantie rapporteerde de bemanning geen schade, behalve de voor iedereen zichtbare schade aan de bakboordgiek. Ik kon de naam van het andere schip goed lezen, omdat onze werkverlichting bijstond. Ik heb bij herhaling geprobeerd het andere schip op te roepen op VHF, kanaal 16 (zeker meer dan vijf maal). Ik kreeg geen contact met het andere vaartuig. Hierna ben ik mij gaan aankleden, terwijl de stuurman bleef proberen om contact te krijgen met de "Tian Sheng Hai", echter zonder resultaat.

Toen ik terugkwam op de brug heb ik contact gezocht met Dover Coastguard. Ik heb doorgegeven dat wij in aanvaring waren geweest met de "Tian Sheng Hai" uit Panama en dat ik geen contact kon krijgen met het vaartuig. Dover Coastguard deed mij mede dat het een "diepdraft carrier" was. Dover Coastguard heeft het schip opgeroepen en doorgegeven dat wij contact met haar zochten. Hierna heb ik wederom de "Tian Sheng Hai" opgeroepen, ditmaal met succes. Het was toen ongeveer 02.30 uur. Wij hebben over de VHF gegevens uitgewisseld. Ik heb hem gevraagd of hij zich realiseerde dat wij in aanvaring waren geweest, hierop antwoordde hij bevestigend. Tevens heb ik gevraagd of hij schade had (een inspectie zou volgen bij daglicht) en ik heb onze toen bekende schade doorgegeven. Beide vaartuigen lagen inmiddels gestopt. Ons vaartuig lag, naar later bleek, verankerd op het stuurboordtuig.

Na enige tijd gaf de "Tian Sheng Hai" door dat zij haar reis ging vervolgen richting Rotterdam.

Dover Coastguard verwees ons door naar Gris Nez traffic, kanaal 68. Beide stations hebben bij herhaling gevraagd of wij hulp nodig hadden en of er gewonden waren. Op beide vragen heb ik ontkennend geantwoord.

Zelf lagen wij geruime tijd verankerd, naar later bleek op het stuurboordvistuig in positie (ongeveer) 51° 25',98 N 002° 07',14 O. Wij hebben aan Griz Nez Traffic doorgegeven dat wij nog geruime tijd in deze positie zouden vertoeven om de tuigen scheep te zetten. Tevens hebben wij de NUC-verlichting aangezet.

Eerst werd het stuurboordvistuig scheep gehaald, vervolgens werd getracht het bakboordtuig op te hieuwen. Na een tiental meters gehaald te hebben, bleek dat de vislijn gebroken was. Besloten werd het bakboordvistuig op te dreggen met de stuurboordgiek. Omdat aan stuurboordzijde reeds het stuurboordtuig aan dek lag werd, teneinde de stabiliteit van ons vaartuig niet in gevaar te brengen, besloten alle gasolie aan stuurboordzijde naar de bakboordzijde te pompen.

U 4

Wij zijn begonnen met dreggen om 04.30 uur, om 11.30 uur lukte het ons om het bakboordvistuig op te dreggen in positie $51^{\circ} 25',93$ N $002^{\circ} 07',10$ O.
Om 12.30 uur vertrokken richting Breskens om de schade te laten herstellen.
Aankomst te Breskens op 22 augustus 2000, om 17.00 uur.

Aanvullende opmerkingen:

1. Nadat ik de naam van het vaartuig waarmee wij in aanvaring waren geweest, had genoteerd, heb ik onze navigatie- en visverlichting gecontroleerd. Deze stonden bij en alles was normaal.
2. De familie in Breskens werd ingelicht tussen 07.00 uur en 08.00 uur. De Scheepvaartinspectie en de verzekering werden ingelicht tussen 08.30 uur en 09.30 uur.
3. Na controle aan boord van de aanvaringspositie blijkt de juiste aanvaringspositie te zijn: $51^{\circ} 25',98$ N, $002^{\circ} 07',14$ O.
4. Alle vermelde tijden zijn Nederlandse tijd.

Stuurman J.I. Albrechtse:

Ik ben in het bezit van diploma SW V en Marcom A. Ik vaar reeds 17 jaar aan boord van boomkorvaartuigen, waarvan de laatste tien jaar als stuurman. Ik vaar reeds zeventien jaar aan boord van de BR 43.

Wij zijn op maandagmorgen 21 augustus 2000 om 08.00 uur (locale tijd) uit Breskens vertrokken, met een bemanning van totaal zeven personen.

Wij zijn vissend in de richting van Dover vertrokken, wij deden trekken van ongeveer 1 uur en 45 minuten. Wij hebben een wachtsysteem aan boord van 8 uur op en 4 uur af.

Ik kwam rond 22.00 uur (Nederlandse tijd) op wacht, ik heb hiervoor mijn 4 uur rust genoten te kooi. Toen ik op wacht kwam brandde de navigatieverlichting, inclusief de visverlichting. Het zicht was goed, zicht ongeveer 10 mijl. De wind was variërend, kracht 2 à 3 Bft., de zee was kalm. Wij lagen een noordelijke koers voor. Wij zijn voorzien van een magnetisch kompas (certificaat afgegeven op 04-08-2000) en een gyrokompas (net nagezien door Radio Holland). Beide radars (ARPA's) stonden bij, de navigatie werd gevoerd met behulp van de GPS. De VHF's stonden bij op kanaal 16, 17 en 69.

Omstreeks 23.30 uur zijn wij voor de eerste keer tijdens mijn wacht gaan halen.

Omstreeks 23.45 uur zijn we de netten weer gaan zetten.

Hierna zijn wij in de zuidwest gaande verkeersbaan in een zuidwestelijke richting gaan vissen.

Na ongeveer 45 minuten, de exacte tijd weet ik niet meer, ben ik overgestoken naar de noordoost gaande verkeersbaan, met een zuidoostelijke koers.

Omstreeks 01.40 uur zijn wij weer gaan halen in positie $51^{\circ} 24',4$ N en $002^{\circ} 07',98$ E. Na ongeveer 10 minuten zijn wij weer gaan zetten en vijf minuten later stond het tuig op lengte.

Net voordat wij gingen zetten, heb ik gecontroleerd of wij een noordwestelijke koers konden varen, wij bevonden ons nog steeds in de noordoost gaande verkeersbaan.

Wij waren door de stroom iets in zuidwestelijke richting weggezet.

Ik had twee à drie schepen binnen 3 mijl in mijn verkeersbaan. De achterste ARPA

stond op het 6 mijlsbereik en de voorste Arpa (Selesmar) stond op het 3 mijlsbereik. Gedurende mijn hele wacht stonden de radars op dit bereik. Geen van de twee of drie schepen, dit aantal weet ik niet exact meer, zou volgens de plot voor ons overlopen (gecontroleerd aan de hand van de vector, geen volledige plot opgeroepen). Hierna ben ik draad gaan vieren en vaart op gaan voeren. Nadat de visdraad op lengte was gevierd, heb ik de werkverlichting geminderd tot één lamp (voor de brug onder de brugramen). Hierna ben ik naar de schakelkast gelopen en heb de TL-verlichting op de brug aangedaan. Ik heb de trackplotter van kleur veranderd en hierna de positie van zetten in het logboek gezet. Hierna heb ik het licht uitgedaan en ben naar voren gegaan om te kijken hoe de werkzaamheden aan dek vorderden.

Ik stond voor bij de hendels en voelde een ruk. Mijn eerste gedachte was dat ik in een wrak gelopen was. Ik heb direct de bakboordvislijn in zijn vrij gezet en de schroef eraf gehaald. Ik keek naar bakboord en zag een blauwe romp voorbij komen. Ik heb vlak voor de aanvaring niemand over de VHF gehoord, noch heb ik geluidsseinen gehoord.

Op het moment dat ik de blauwe romp zag, ben ik direct op de hand gaan sturen en heb hard stuurboordroer gegeven, de motor stond gestopt. Wij bleven echter tegen de blauwe romp aankleven, de bakboordgiek knikte naar voren dubbel, de visdraad vierde volle kracht.

De schipper was inmiddels op de brug. We hebben de vislier (bakboordtrommel) gestopt en vrijwel direct brak de lijn. Toen de lijn brak, kwamen wij vrij en bleven wij voor anker liggen op het stuurboordtuig.

Ik heb meerdere malen geprobeerd om contact met het vaartuig te krijgen, gedurende twintig minuten (minimaal); dit is niet gelukt. De schipper heeft de bemanning opdracht gegeven om het vaartuig te controleren op schade. Er is schade aan de steven en aan het vistuig waargenomen. Het casco was nog intact, niemand was gewond, er was geen sprake van een noodsituatie.

De schipper heeft contact gehad met Dover Coastguard en met het vaartuig waarmee wij in aanvaring waren geweest.

Wij zijn het stuurboordtuig gaan halen en hebben daarna met behulp van de dreg bakboordtuig met stuurboordgiek opgevist. Hierna hebben wij koers gezet naar Breskens, alwaar wij op 22 augustus 2000 om 17.00 uur binnenliepen.

Note 1. Ten tijde van de aanvaring liepen wij ongeveer 6 mijl.

Note 2. Alle vermelde tijden zijn Nederlandse tijden.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper J. Albrechtse:

Ik ben de enige aandeelhouder van de rederij.

Ik had de wacht voor 22.00 uur gelopen. Toen de stuurman mij om 22.00 uur afloste, maakte hij een normale indruk.

Ik heb opdracht gegeven om in dit verkeersscheidingsstelsel te gaan vissen; wij

U 4

vissen daar al sinds 1965. Ik ben bekend met de regels die betrekking hebben op het vissen in een verkeersscheidingsstelsel. Het is vistechisch niet altijd mogelijk om die regels te volgen, je moet daar wel eens van afwijken; dat is een internationaal probleem. Ik kijk regelmatig op de plotter om te zien welke treks er door de andere stuurlieden zijn gevaren. Ik beseft dat het dwars op de vaarrichting van een verkeersscheidingsstelsel vissen soms gevaarlijk kan zijn. Ik lees regelmatig de uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart, ik ken wat dat betreft ook de uitspraak over de "Cindy".

Ook na deze aanvaring vis ik in dit gebied nog wel eens dwars op de vaarrichting van een verkeersscheidingsstelsel, dat wordt door iedereen gedaan. Ik ben van mening dat als de Arpa goed wordt gebruikt, dit niet veel gevaar hoeft op te leveren. Het is zelfs zo dat andere scheepvaart door Dover Coastguard voor vissende vissersschepen wordt gewaarschuwd.

Ik lag te slapen toen ik de klap van de aanvaring voelde. Ik was binnen een paar seconden op de brug. De schepen lagen toen nog tegen elkaar aan. Wij lagen een noordelijke koers voor, hetgeen betekent dat de "Tian Sheng Hai" van haar oorspronkelijke koers moet zijn afgeweken om uit te wijken. Uiteindelijk brak de draad van het bakboordtuig. Ik kan mij niet herinneren of ik de dekverlichting heb aangedaan toen ik op de brug kwam.

Ik heb de bemanning opdracht gegeven te controleren of wij water maakten.

Ik heb geprobeerd het andere schip via VHF-kanaal 16 in het Engels op te roepen, maar wij kregen geen antwoord. Ik heb aan Dover gevraagd contact met het andere schip op te nemen. Nadat ik Dover met de "Tian Sheng Hai" op de VHF had horen praten, kregen wij contact op kanaal 16. De "Tian Sheng Hai" was op een paar mijl van ons af stil komen te liggen. Dat is niet vreemd, want het duurt even voordat zo'n groot schip stil ligt.

U laat mij een plot van Dover Radar zien. Dit gezien hebbende, sluit ik niet uit dat de "Tian Sheng Hai" eerst naar stuurboord is uitgeweken voordat hij uiteindelijk naar bakboord is uitgeweken. Onze positie in deze plot komt overeen met de trek in onze plotter.

Er is een elektronische plotter aan boord, een Quod Fish 110. De kaarten zijn van het merk Chart Works, deze waren bijgewerkt; ik koop regelmatig een nieuwe kaart. Wij kunnen zelf in de kaart markeringen, treks en dergelijke in de plotter zetten.

Ik ben in het bezit van het diploma stuurman zeevisvaart; dit diploma heb ik in 1972 gehaald. Verder heb ik het diploma radarwaarnemer en het Marcom A diploma.

Aan boord wordt ik schipper genoemd, niet kapitein. Ik vaar met stuurlieden, ik noem ze niet wachtsman. De beide stuurlieden mogen zelfstandig de netten zetten en halen. Dit mogen ze nadat ze een training van mij hebben gehad.

Het zetten van de netten duurt 3½ à 4 minuten. Daarvoor hebben wij dan ongeveer tien minuten stil gelegen, hetgeen normaal is.

Deze stuurman heeft ook enkele weken als schipper gevaren.

Ik zeg altijd tegen de stuurlieden dat ze mij moeten waarschuwen als ze het niet vertrouwen.

Stuurman J.I. Albregtse:

Ik volhard bij mijn verklaringen zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie en het KLPD heb afgelegd.

Ik ben een neef van de schipper.

Ik had op geen ander schip dan de "Maria" gevaren.

Wij liepen volgens een systeem van drie ploegen wacht aan boord van de "Maria".

Ik was de avond voor de aanvaring om 22.00 uur op wacht gekomen. Wij visten in een verkeersscheidingsstelsel, dat was ons visgebied. Ik ben op de hoogte van de regels voor het vissen in een verkeersscheidingsstelsel. Ik weet dat een verkeersscheidingsstelsel dwars overgestoken moet worden, ik weet ook dat dat niet vissend mag gebeuren.

Als stuurman mag ik zelfstandig de netten uitzetten en halen. Als wij een goede trek hebben gehad, dan doen wij deze trek opnieuw. Na het uitzetten van de tuigen heb ik weer vaart vermeerderd. De tuigen stonden 80 à 90 meter uit.

Ik had geen last van de dekverlichting.

Wij hadden een elektronische plotter; de vislijnen stonden daar niet in. Het verkeersscheidingsstelsel stond er wel in. In de plotter had ik de kleur van de treks veranderd. Dit had ik gedaan om de goede treks aan te geven.

De TL-verlichting verlicht de gehele brug. Ik had deze verlichting aangedaan om de trek in het journaal te schrijven. Ik weet dat het een tijdje duurt voordat je dan weer goed kunt zien in het donker.

Ik had op de radar drie schepen gezien, waarvan ik er twee heb geplot. Deze zouden achter ons langs gaan. Het schip dat het dichtst bij zou passeren, had een CPA van 0,2 mijl of meer. Van het derde schip had ik nog geen plotgegevens omdat ik de andere twee gevaarlijker vond. Bovendien was ik in de veronderstelling dat dit derde schip ons op een grotere afstand zou passeren dan de andere twee. Ik heb dit echter niet gecontroleerd. Ik heb dit schip ook verder niet in de gaten gehouden.

Ik heb de aanvaring in het geheel niet zien aankomen; ik voelde plotseling een ruk. Het andere schip is achterlijker dan dwars ingekomen. Ik toon u aan de hand van twee houten scheepsmodellen de aanvaringshoek; deze zal ongeveer 45° zijn geweest.

Voor de aanvaring heb ik geen licht- of geluidsseinen van het andere schip gezien of gehoord. Ook de andere bemanningsleden hebben deze niet gezien of gehoord.

Na de aanvaring heb ik ongeveer twintig minuten geprobeerd om het andere schip op VHF-kanaal 16 op te roepen. Ik heb het andere schip toen niet gehoord.

Ik besef dat deze aanvaring zeer goed is afgelopen. Wij hadden ook volledig overvaren kunnen worden.

Ik vaar niet meer op de "Maria", ik heb daar ontslag genomen, maar ik vaar nog wel.

Ik heb geen boete gekregen naar aanleiding van deze aanvaring.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 22 augustus 2000 kwam het Nederlandse visservaartuig "Maria" met vismerk BR 43 in aanvaring met de Panamese bulkcarrier "Tian Sheng Hai". Dit gebeurde in

U 4

het verkeersscheidingsstelsel (VSS) Noord Hinder Zuid in positie 51° 25',9 N en 002° 07',1 O.

De eerste stuurman loste de schipper af en was alleen op het moment van de aanvaring op de brug aanwezig. Het weer was goed, rustige zee en alle apparatuur aan boord van de "Maria" BR 43 werkte goed.

De "Tian Sheng Hai" lag een noordoostelijke koers voor richting Rotterdam, waarbij de "Maria" BR 43 haaks op de koers van "Tian Sheng Hai" voorlag, komende van stuurboord.

Volgens de verklaring van de eerste stuurman van "Maria" BR 43 heeft hij vanaf het moment dat ze bezig waren met het zetten van de netten, de scheepvaart om zich heen niet meer in de gaten gehouden. Plotseling voelde hij een ruk aan het bakboordvisnet. Eerst dacht de stuurman dat het bakboordvisnet in een wrak gelopen was, maar later bleek dat de "Maria" BR 43 een aanvaring had met de "Tian Sheng Hai".

Dit bleek een schip te zijn van 289 meter lengte dat door de stuurman aan boord van de "Maria" BR 43 niet tijdig was gezien. Hier is de eerste stuurman van de "Maria" BR 43 in gebreke gebleven ten aanzien van artikel 5 "uitkijk", zoals opgenomen in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972, ook opgenomen in de Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 61/1989.

Uit het onderzoek van het KLPD kwam naar voren dat de tweede stuurman die op de brug van de bulkcarrier aanwezig was, de "Maria" BR 43 zou hebben geprobeerd aan te roepen, hetgeen niet lukte.

Volgens de radarwaarnemingen aan boord van de "Tian Sheng Hai" zou de "Maria" BR 43 plotseling vaart hebben vermeerderd. Dit bleek ten gevolge van het halen te zijn geweest.

De "Tian Sheng Hai" die door zijn diepgang beperkt was tot de geul in het VSS toonde niet de voorgeschreven lichten en had in dit geval moeten uitwijken voor de "Maria" BR 43 die aan het vissen was.

In dit geval zou dan volgens artikel 17a, opgenomen in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, de "Maria" BR 43 koers en vaart moeten houden. Verder heeft de "Maria" BR 43 ook verzuimd om, conform artikel 17b, zelf maatregelen te nemen om een aanvaring te voorkomen.

Gezien het bovenstaande, vind ik dat de eerste stuurman van de "Maria" BR 43 nalatig is geweest, door het niet houden van een goede uitkijk. Dit duidt niet op goed zeemanschap, waardoor hij de bemanning, het vaartuig en het mariene milieu in gevaar heeft gebracht.

De schipper die lag te slapen op het moment van de aanvaring acht ik niet medeverantwoordelijk voor de aanvaring.

Hierbij wil ik wel opmerken dat de schipper duidelijker moet aangeven hoe en waar er gevist kan worden.

Tijdens de zitting verklaarde de schipper dat het normaal was bij hun aan boord om dwars over de VSS te vissen, hetgeen in strijd is met de regelgeving.

Ik stel de Raad voor om de bevoegdheid van stuurman J.I. Albrechtse in te trekken voor een periode van twee weken.

Voor de schipper van de "Maria" BR 43 acht ik een maatregel van tucht niet noodzakelijk.

5. *Het oordeel van de Raad*

Toedracht

De "Maria" BR 43 was maandagmorgen 21 augustus 2000 uit Breskens vertrokken. Er werd aan boord een 8 op/4 af wachtsysteem gelopen. Om 22.00 uur die avond had de stuurman de schipper afgelost op de brug. Voorafgaand had hij 4 uren te kooi gerust. De stuurman voer reeds 17 jaar aan boord van de BR 43, waarvan 10 jaar als stuurman. Hij mocht van de schipper zelfstandig de netten halen en zetten.

Het weer was goed, een kalme zee, goed zicht circa 10 mijl, wind variërend kracht 2 à 3 Bft. De stroomrichting en -sterkte op 22 augustus om 02.00 uur was circa 225°, 1,5 mijl/uur. Er werd gevist in en nabij het verkeersscheidingsstelsel Noord Hinder Zuid. Na een zuidwestelijke trek in de zuidwest gaande verkeersbaan was de stuurman al vissend overgestoken naar de noordoost gaande verkeersbaan met een zuidoostelijke koers. Er stonden twee radars met ARPA bij, op een bereik van 6 respectievelijk 3 mijl. De VHF's stonden op kanaal 16, 17 en 69. De navigatie- en vislichten brandden helder.

Op 22 augustus te circa 01.40 uur werd er gehaald en na circa 10 minuten weer gezet. Voor de netten werden gezet, had de stuurman op de radar gecontroleerd of er op een noordwestelijke koers kon worden gevist. In de noordoost gaande verkeersbaan waarin de BR 43 zich bevond, zag hij binnen de 3 mijl drie schepen op de radar met een noordoostelijke koers. Geen van deze schepen zou volgens hun vector op de radar voor hem overlopen. Van twee schepen had hij de ARPA gegevens opgevraagd, de CPA was volgens de stuurman 0,2 mijl achterlangs of meer. Van het derde schip had hij geen gegevens opgevraagd. Hierna was hij vaart gaan opvoeren en werden om circa 01.51 uur de netten gezet, hetgeen 4 à 5 minuten duurde.

Nadat de visdraad op lengte was gevierd, verminderde de stuurman de werkverlichting aan dek tot één lamp voor de brug onder de brugramen en zette hij op de schakelkast de TL-verlichting op de brug aan om de positie van zetten in het logboek te noteren en de kleur van de trackplotter te veranderen. Toen hij dat had gedaan, zette hij het licht weer uit en begaf zich naar de voorzijde van de brug om te kijken hoe de werkzaamheden aan dek vorderden.

Terwijl de stuurman bij de hendels voor op de brug stond, voelde hij plotseling een ruk aan het schip. Zijn eerste gedachte was dat hij in een wrak was gelopen met bakboordnet en hij zette onmiddellijk bakboordvislijn in zijn vrij en haalde de kracht van de schroef. Tezelfdertijd zag hij over bakboord een blauwe romp voorbijgaan. Hij ging over op handsturen en gaf hard stuurboordroer. Bakboordgiek knikte dubbel naar voren en de visdraad vierde volle kracht uit, deze was klaarblijkelijk blijven haken aan het andere schip en werd meegetrokken. De BR 43 schampte met bakboordboeg langs de stuurboordzijde van het andere schip naar achteren.

De schipper lag te slapen in zijn hut en schrok wakker van een luide knal. Hij ging onmiddellijk naar de brug en zag over bakboord een schip langs schampen. Hij zag dat de motor was gestopt en dat de stuurman bakboordvislijn aan het bijvieren was. Toen de stuurman de rem erop probeerde te zetten brak de bakboordvislijn.

U 4

In het voorbijgaan kon de schipper de naam en thuishaven van het schip lezen, het was de "Tian Sheng Hai" uit Panama. Hij noteerde de positie en tijd: 51° 25',98 N en 002° 07',14 O te 01.58 uur. Op kanaal 16 trachtte de schipper contact op te nemen met de "Tian Sheng Hai", dit lukte aanvankelijk niet. Pas na tussenkomst van Dover Coastguard kwam er na circa 20 minuten verbinding tot stand.

Aan boord van de "Tian Sheng Hai" liep de tweede stuurman met een uitkijk/roerganger de wacht op de brug. Er stonden twee ARPA radars bij. De vaart door het water was circa 14 knopen, 12,5 knopen over de grond. Om circa 01.30 uur werd er overgegaan op handsturen en volgens de kaart koers veranderd naar 041°. Omdat kort daarvoor vooruit een echo op de radar was ontdekt op circa 5,5 mijl bleef de roerganger hierna op post. De ARPA gaf van het vissersvaartuig een CPA van 0,5 mijl over stuurboord en weinig vaart.

Op circa 1 mijl afstand begon het vissersvaartuig, waarvan de tweede stuurman inmiddels de vislichten en het bakboordlicht had gezien, volgens de ARPA plotseling vaart aan te zetten op een noordwestelijke koers tot circa 6 mijl. De tweede stuurman gaf hard bakboord roer om te voorkomen dat het vissersvaartuig zou worden overvaren. Tevens werd er tweemaal op de VHF opgeroepen zonder een antwoord te krijgen, terwijl er ook met de Aldislamp werd geschenen en geluidssignalen werden gegeven.

Een aanvaring was niet te vermijden en het vissersvaartuig raakte met zijn bakboordboom de "Tian Sheng Hai" aan stuurboord ter hoogte van luik 4 en schampte vervolgens naar achteren.

Nadat de gegevens waren uitgewisseld, vastgesteld was dat er geen gewonden waren en de schepen geen water maakten of hulp nodig hadden, alsmede Dover Coastguard respectievelijk de Kustwacht waren ingelicht, voer de "Tian Sheng Hai" door naar Rotterdam. De BR 43 slaagde erin om het bakboord vistuig op te vissen en keerde terug naar Breskens, alwaar het vissersvaartuig om circa 17.00 uur arriveerde.

De "Tian Sheng Hai" had aan stuurboord ter hoogte van luik nr. 4 op circa 1,5 meter onder het hoofddek een deuk van circa 2 meter lang, 20 centimeter hoog en circa 5 centimeter diep en van daar een spoor verfschade naar achteren over een lengte van circa 120 meter, alsmede een verbogen reling over een afstand van circa 5 meter.

De BR 43 had een gevouwen bakboordgiek, gebroken vislijn en een gebroken voor- en achtertui over bakboord, terwijl bakboordboeg over een lengte van circa 2,5 meter was ingezet met een gat van circa 50 cm lang en 20 cm breed.

Beschouwing

Ter bevordering van de veilige scheepvaart in een verkeersscheidingsstelsel zijn er beperkingen voor de uitvoering van de visserij. In Uitspraak nr. 15/2001, inzake de aanvaring van het vrachtschip "Grachtborg" met het vissersvaartuig "Cindy" VLI 25, eveneens in het verkeersscheidingsstelsel Noord Hinder Zuid, is de Raad nader ingegaan op deze beperkingen. Ook de "Maria" BR 43 hield zich niet aan deze

beperkingen en heeft niet alleen het eigen schip en opvarenden ernstig in gevaar gebracht, doch ook andere scheepvaart.

Het verkeersscheidingsstelsel

De BR 43 was bezig met de uitoefening van de visserij en van de zuidwest gaande verkeersbaan op een zuidoostelijke koers naar de noordoost gaande verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel Noord Hinder Zuid gevaren en was daar, middenin de verkeersbaan gaan halen. Beide handelingen zijn in strijd met de strekking van Voorschrift 10.

De "Tian Sheng Hai" volgde het diep water deel van de noordoost gaande verkeersbaan en mocht er vanuit gaan dat het op ruime afstand waargenomen vissersvaartuig de veilige doorvaart niet zou belemmeren, dat het vissersvaartuig met de verkeersrichting mee zou gaan liggen dan wel tijdig ruim baan zou maken. De BR 43 deed dit niet, integendeel, op circa 1 mijl afstand zette het vissersvaartuig plotseling vaart aan op een noordwestelijke koers, dwars voor de naderende bulkcarrier over.

Er werd in opdracht van de schipper in het verkeersscheidingsstelsel gevist. Ondanks dat de schipper op de hoogte was van de voor vissersvaartuigen bezig met de uitoefening van de visserij geldende beperkingen, had hij dienaangaand geen speciale instructies gegeven. Ook de stuurman was op de hoogte van de voorschriften doch hield zich er niet aan.

Mede dankzij het manoeuvreren van de "Tian Sheng Hai" werd de BR 43 niet overvaren, doch het scheelde niet veel. Alhoewel de schipper in de pers had verklaard dat het de beste week van hun leven was geweest omdat iedereen het had overleefd, moest de Raad ter zitting helaas constateren dat de schipper er weinig van had geleerd. De regels waren hem bekend, doch in het belang van de visserij moest je daar wel eens tegen zondigen, zo meende de schipper, en hij viste nog steeds wel eens dwars op de vaarrichting in het verkeersscheidingsstelsel. Het zou door iedereen worden gedaan, voerde hij aan.

Het is de Raad echter bekend dat er vele vissers zijn die niet in de verkeersscheidingsstelsels vissen, dan wel zich in het stelsel aan de regels houden. De Raad vindt het teleurstellend dat de schipper kennelijk meer belang hecht aan de visserij dan aan de veiligheid van zijn schip en opvarenden. Als zijn schip zou zijn overvaren en er doden zouden zijn gevallen, zal hij zich niet kunnen beroepen op het belang van de visserij.

De Raad wil de schipper erop wijzen dat het aanvankelijk de bedoeling was dat de visserij geheel verboden zou zijn in verkeersscheidingsstelsels, teneinde de veiligheid van de scheepvaart zoveel mogelijk te bevorderen. Na moeizaam overleg is er uiteindelijk een compromis tot stand gekomen, waarbij er nog wel mocht worden gevist doch met enkele beperkingen, gericht op het zo min mogelijk in gevaar brengen van de veilige doorvaart van de scheepvaart in de verkeersbaan. Indien deze toch regelmatig in gevaar wordt gebracht, zoals in dit geval door de BR 43, rijst de vraag of deze maatregelen wel aan hun doel beantwoorden en er toch niet moet worden overwogen om de visserij in een verkeersscheidingsstelsel geheel te

U 4

verbieden. Een verkeersscheidingsstelsel is per definitie een gevaarlijk gebied met veel scheepvaart. Bij overtreding van de regels ontstaat al gauw een gevaarlijke situatie.

Het uitkijken

Ondanks dat het uitstekend zicht was, zag de stuurman van de BR 43 de 289 meter lange bulkcarrier pas toen hij er tegenaan schampte. Hij heeft niet goed uitgekeken. Hij had zichzelf bovendien voorafgaande aan de aanvaring tijdelijk en onnodig ongeschikt gemaakt om uit te kijken door op de brug de TL-verlichting te ontsteken om het logboek in te vullen. Gebruik van een zaklampje met rode verlichting of een lampje met sterk gedimde, zo mogelijk rode, verlichting boven de kaartentafel om het logboek in te vullen, voorkomt dit.

De aanvaring

In het gebied van de aanvaring was het voldoende diep en was er volgens de kaart ook ruimte voor de 17,3 meter stekende "Tian Sheng Hai" om te manoeuvreren. De kapitein voerde dan ook niet de drie rode lichten ingevolge Voorschrift 28, voor schepen beperkt in hun manoeuvreerbaarheid door hun diepgang. Wel bevonden er zich meerdere meeliggers in de verkeersbaan. De stuurman van de BR 43 had vlak voor de netten werden gezet drie uit het zuidwesten naderende contacten op zijn ARPA radar gezien binnen de 3 mijl. In hoeverre zij de manoeuvreermogelijkheden van de "Tian Sheng Hai" beperkten is niet bekend. Volgens de verklaring van de kapitein in het onderzoeksrapport van de senior-expert van de Scheepvaartinspectie zaten er geen andere schepen in de directe nabijheid. Eventueel manoeuvreren, koers en/of vaart veranderen, om uit te wijken met een dergelijk groot schip in de route door het Kanaal vraagt de nodige omzichtigheid. Het is nu juist de bedoeling van verkeersscheidingsstelsels om de noodzaak van uitwijken, met als gevolg kans op gevaarlijke situaties, zoveel mogelijk te beperken.

De gebruikte tijden aan boord van beide schepen komen nagenoeg overeen. Volgens de kapitein van de "Tian Sheng Hai" vond de aanvaring plaats om 01.55 uur, terwijl de schipper van de BR 43 toen hij onmiddellijk na de aanvaring op de brug was gekomen een tijd van 01.58 uur had genoteerd. Volgens Dover Coastguard was de aanvaring om 01.57 uur (23.57 GMT).

Het Dover Coastguard plot is als laatste bladzijde bij deze uitspraak gevoegd.

De stuurman aan boord van de "Tian Sheng Hai" had om circa 01.30 uur voor de visser een CPA van circa 0,5 mijl over stuurboord van zijn ARPA afgelezen. Het vissersvaartuig moet toen nog naar rechts voor hem over hebben getrokken, het was immers nog vissende op een zuidoostelijke koers tot circa 01.40 uur, toen er werd gestopt om te halen. De afstand was toen circa 3 mijl volgens het Dover Coastguard radarplot. De BR 43 bevond zich volgens het plot om 01.46 uur, dus tijdens het halen, circa 0,5 mijl dwars aan stuurboord van de track van de bulkcarrier op een afstand van iets meer dan 1,5 mijl.

Als de stuurman van de BR 43 goed naar buiten had gekeken, had hij de toplichten van de "Tian Sheng Hai" toen open over stuurboord en stuurboordlicht moeten zien, en het is aannemelijk dat hij in zo'n geval als goed zeeman niet op een noordwestelijke koers, voor de bulkcarrier over, vaart zou hebben aangezet.

Anderzijds vindt de Raad een CPA van 0,5 mijl tot een vissersvaartuig te klein voor

een groot schip als de "Tian Sheng Hai", te meer daar er ruimte en tijd was om deze groter te doen zijn. De tweede stuurman had te circa 01.30 uur het vissersvaartuig op circa 5,5 mijl op zijn ARPA radar, het trok toen van links naar rechts voor hem over en lag vervolgens vanaf circa 01.40 uur nagenoeg gestopt op circa 0,5 mijl aan stuurboord van de koerslijn van de "Tian Sheng Hai". Een koersverandering naar stuurboord voor een contact dat van links naar rechts voorover trekt ligt niet in de rede, te meer omdat de tweede stuurman niet kon weten dat de BR 43 ging stoppen om te halen. Wel had de tweede stuurman er verstandig aan gedaan, en was het goed zeemanschap geweest, om de passeerafstand van het vissersvaartuig zekerheidshalve te vergroten door op 2 à 3 mijl afstand een aantal graden koers te veranderen naar bakboord. Tot de rand van de scheidingszone was er circa 1,5 mijl ruimte. Voldoende om de visserman vrij te varen indien deze onverhoopt toch blindelings mocht toedraaien, zoals uiteindelijk gebeurde.

Vooropgesteld blijft dat de BR 43 niet had mogen halen in de verkeersbaan en dat, toen het vervolgens de netten ging zetten en weer ging vissen, het dit niet op een koers dwars op de richting van de verkeersbaan had mogen doen. De BR 43 belemmerde zodoende de veilige doorvaart van de scheepvaart in de verkeersbaan. De "Tian Sheng Hai" ging nu pas op circa 1 mijl afstand, toen de BR 43 al binnen de "gevaarsenvelop" zat waarbinnen de bulkcarrier niet meer te allen tijde zelf een aanvaring kon vermijden, bakboorduit. Daarmee werd gelukkig voorkomen dat er een catastrofe plaatsvond en de BR 43 werd overvaren, doch schampte de bulkcarrier wel van achteren inkomend langs het vissersvaartuig, waardoor schade aan het visgerei van de BR 43 ontstond en enige deuken en verfschade, doch er vielen geen slachtoffers en de BR 43 kon zonder hulp naar de thuishaven varen.

De ARPA

Toen de stuurman van de BR 43 vlak voor hij de netten ging zetten op de ARPA radar keek, bevond de "Tian Sheng Hai" zich al binnen de drie mijl. Gezien de afmetingen van het schip is het niet waarschijnlijk dat de radar deze echo zou missen.

De vector van de bulkcarrier op de ARPA moet op dat moment noordelijk langs de BR 43 hebben gewezen, hetgeen niet strookt met de waarneming van de stuurman dat alle drie de contacten binnen de 3 mijl achter hem langs, dus zuid van hem, zouden gaan. Tenzij de BR 43 op dat moment nog om de zuidoost, de laatste koers waarop was gevestigd, lag en er nog naar noordwest moest worden gedraaid. Ook mogelijk is dat de ARPA (nog) geen juiste oplossingen gaf omdat het vissersvaartuig op dat moment gestopt lag, of aan draaien was naar een noordwestelijke koers. Hoe het ook zij, met één blik naar buiten was het mogelijk geweest om bij het heersende goede zicht de ARPA te controleren. De stuurman heeft dit helaas niet gedaan.

Ook aan boord van de "Tian Sheng Hai" werd voornamelijk op ARPA gevaren. ARPA ijlt echter altijd na en geeft niet meteen goede oplossingen. Het is dan ook een goede zeemansschappelijke gewoonte om ondanks ARPA goed te blijven uitkijken en visueel de ontwikkelingen te volgen, en vooral ook van visuele controlepeilingen gebruik te maken. De tweede stuurman had dan mogelijk eerder kunnen vaststellen dat de BR 43 naar links ging doorzetten. Toen de ARPA uiteindelijk aangaf dat het vissersvaartuig noordwest was gaan varen en vaart had aangezet tot een vaart van 6

U 4

knopen, was de afstand tot het vissersvaartuig inmiddels circa 1 mijl en zat het binnen de gevaarsenvelop.

De brugbezetting

Naar aanleiding van een aantal aanvaringen van vissersvaartuigen in verkeersscheidingsstelsels heeft de Raad in eerdere uitspraken de visserij aanbevolen om bij het kruisen van verkeersscheidingsstelsels met tenminste twee man op de brug te varen, teneinde een goede uitkijk en navigatie te waarborgen. Waar dat voornamelijk stromende vissersvaartuigen betrof, geldt dat in nog grotere mate voor een vissersvaartuig dat in een verkeersscheidingsstelsel bezig is met de uitoefening van de visserij.

De stuurman van de BR 43 voer al 17 jaar, waarvan 10 jaar als stuurman, en hem mocht toch enige ervaring worden toegeschreven. Het halen en zetten van de netten vergt echter zoveel aandacht van de persoon op de brug die daarmee bezig is, dat goed uitkijken en navigeren in het gedrang komt, eigenlijk niet goed mogelijk is, zoals bij deze ramp is gebleken.

Waar buiten de verkeersscheidingsstelsels in principe voor de visserij moet worden uitgeweken, geldt in een verkeersscheidingsstelsel dat de visser bezig met de uitoefening van de visserij de doorvaart van schepen die de verkeersbaan volgen niet mag belemmeren, hetgeen een extra druk met betrekking tot het navigeren en uitkijken voor de wachtsman op de brug betekent.

De Raad beveelt dan ook aan om, indien wordt gevist in een verkeersscheidingsstelsel, behalve dat men zich ook aan de regels moet houden, er met twee man op de brug wordt gelopen. De Raad benadrukt dat dit behoort tot de goede zeemanschap van de schipper.

Conclusie

De oorzaak van de aanvaring is dat de BR 43, na op een zuidoostelijke koers te hebben gevist in de noordoost gaande verkeersbaan en voor de naderende bulkcarrier "Tian Sheng Hai" te zijn overgelopen, vervolgens na gestopt te hebben gelegen om te halen, zonder uit te kijken, weer vaart aanzette op tegenkoers en daarbij weer voor dit schip over stuurde en de veilige doorvaart hiervan belemmerde. Door een bakboordmanoeuvre van de bulkcarrier werd voorkomen dat de BR 43 werd overvaren.

Daargelaten dat het vissersvaartuig de doorvaart van de "Tian Sheng Hai" niet had mogen belemmeren, had dit schip de BR 43 volgens de regels van goed zeemanschap op een ruimere afstand moeten passeren, hetgeen zeer wel mogelijk was.

De stuurman van de BR 43 heeft schuld aan de aanvaring. Hij heeft niet goed uitgekeken, zichzelf bovendien ongeschikt gemaakt om uit te kijken, en zodanig gevist in het verkeersscheidingsstelsel dat de veilige doorvaart van het andere schip werd belemmerd.

De schipper heeft medeschuld. Met zijn instemming werd gehaald in de verkeersbaan en dwars op de richting hiervan gevist.

Beslissing

De Raad straft stuurman J.I. Albregtse, geboren op 15 september 1965 en wonende te Breskens, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om te varen als stuurman of schipper aan boord van een vissersvaartuig te ontnemen voor de periode van één week.

De Raad straft schipper J. Albregtse, geboren op 13 januari 1949 en wonende te Breskens, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

Leringen

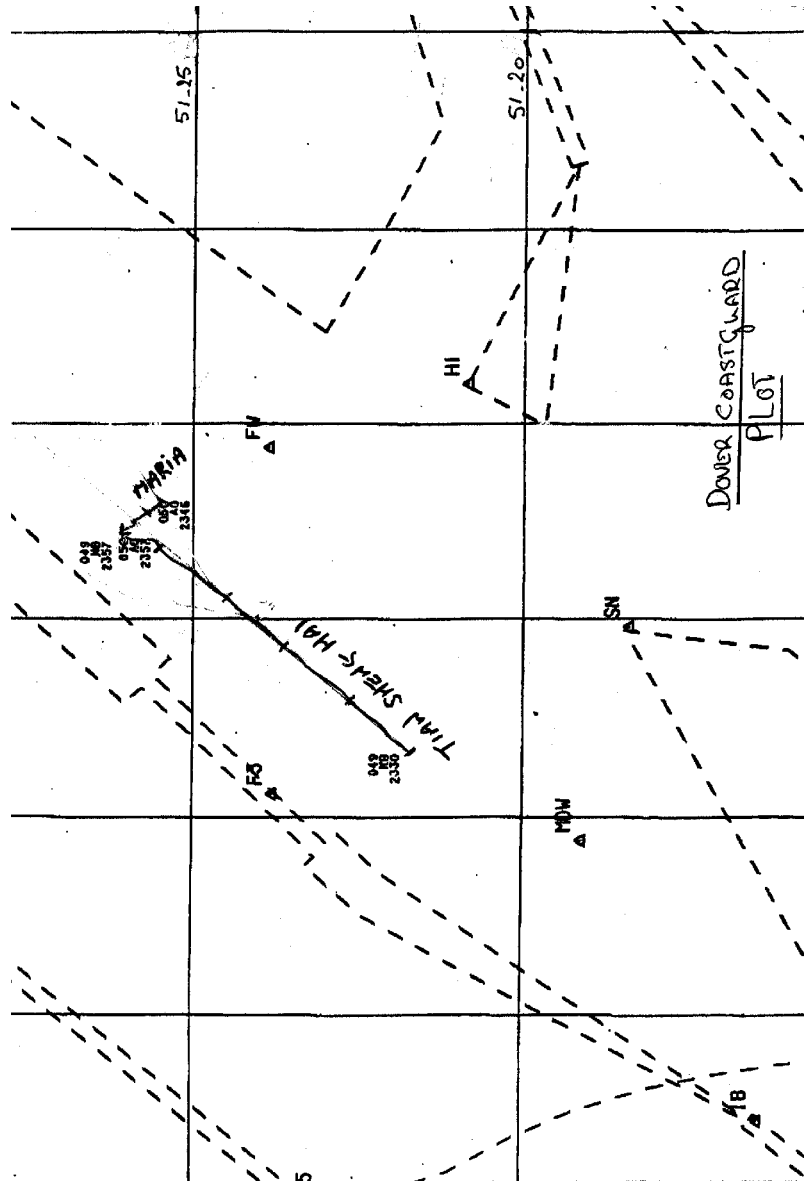
1. In een verkeersscheidingsstelsel is extra goed uitkijken noodzakelijk.
2. Vissersschepen die in een verkeersscheidingsstelsel vissen, dienen dit alleen in de richting van de verkeersstroom te doen en mogen de daar aanwezige scheepvaart niet belemmeren. De vaart eruit halen en het scheephalen van de netten moet als een belemmering worden gezien en dient buiten het stelsel te worden gedaan.
3. Op de brug dient bij duisternis geen wit licht te worden gebruikt. Het nachtzien wordt hier door ernstig beperkt, niet alleen als het licht brandt doch ook nog geruime tijd nadat het gedoofd is.

Aanbeveling

1. Bij het vissen in een verkeersscheidingsstelsel met tenminste twee man op de brug wachtlopen, waaronder zo mogelijk de schipper, teneinde een veilige navigatie en een goede uitkijk te kunnen uitvoeren.
2. Zo min mogelijk verlichting op de brug bij duisternis en, als er verlicht moet worden, bij voorkeur rode of sterk gedimde verlichting gebruiken.

U 4

Dover Coastguard plot



Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv.vorzitter, E. Bakker, P.S.W. Haseloop, J. van Urk en H. Bais, 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 7 december 2001.

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

voor eensluidend afschrift,

secretaris