

Nr. 7

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van de Nederlandse motorsleepboot "Pieter", varende in het Engelse kanaal, ongeveer 6 mijl zuidwest van Dover, met de Maltezer ferry "Neptunia".

Betrokkene: kapitein G. Dijkema

Op 13 november 2000 is de Nederlandse motorsleepboot "Pieter", varende in het Engelse kanaal, ongeveer 6 mijl zuidwest van Dover, in aanvaring gekomen met de Maltezer ferry "Neptunia".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 12 december 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 te wijten is aan de schuld van de kapitein van de Nederlandse motorsleepboot "Pieter", Geert Dijkema, wonende te Zandvoort.

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 de Nederlandse motorsleepboot "Pieter";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein G. Dijkema;
3. een fotokopie van de kantoorverklaring van kapitein G. Dijkema d.d. 14 januari 2001;
4. een fotokopie van het scheepsdagboek + bladwijzer (blz. III);
5. een faxmelding d.d. 13 november 2000 van rederij Waterweg B.V. betreffende de aanvaring aan de Scheepvaartinspectie;
6. een fotokopie d.d. 14 november 2000 van de bemanningslijst ten tijde van de aanvaring verstuurd door Rederij Waterweg B.V. aan de Scheepvaartinspectie;
7. gegevens van de bemanning van de motorsleepboot "Pieter";
8. een rapport aanvaring d.d. 10 mei 2001 van Boonk van Leeuwen advocaten;
9. een fotokopie van "Incident Action Report" van Dover MRCC.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 7 maart 2002. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De Raad hoorde kapitein G. Dijkema, als betrokkene.

U 7

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 12 december 2001 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij dienstig achtte.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Pieter" is een Nederlandse motorsleepboot, toebehorend aan rederij Coastal Shipping B.V. te Workum. Het schip is in 1968 gebouwd, is 25,16 meter lang, meet bruto 119 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 530 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS, twee VHF's, radar, echolood en automatische stuurinrichting en GPS.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 5 personen. De diepgang bedroeg voor 2,85 meter en achter 2,85 meter.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein G. Dijkema:

Ik heb geen bezwaar tegen de aanwezigheid van de door mij gekozen raadsman, de heer E.A. Bik. Alle te noemen tijden zijn boordtijden, te weten GMT plus 1 uur. Ik vaar vanaf mijn zestiende jaar. Eerst als matroos en na het behalen van mijn diploma derde stuurman grote handelsvaart in 1978 als stuurman in de offshore. Vanaf ongeveer 1985 vaar ik als kapitein. Ik heb altijd bij verschillende rederijen gevaren. Op 12 november 2000 ben ik in dienst gekomen bij Rederij Waterweg B.V. en ben ik op 12 november 2000 in Den Helder aan boord van de sleepboot "Pieter" gegaan. Ik had al eens eerder, zo'n drie à vier jaar geleden, op dit schip gevaren. Ik was dus bekend met de karakters van dit schip.

De andere bemanningsleden kende ik niet. Enkele waren in dienst bij Rederij Waterweg B.V.

Een half uur nadat ik aan boord was gekomen is het schip vertrokken met bestemming Caen, waar een ponton opgehaald zou worden. Samen met de eerste stuurman werd 6 uur op/6 uur af wacht gelopen, waarbij ik zelf de wachten van 6 tot 12 en van 18 tot 24 liep.

Op 13 november 2000 ben ik om 06.00 uur op wacht gekomen en heb ik de wacht van de eerste stuurman overgenomen. Het weer was matig. De wind was west met een kracht van 4 à 5 Bft. Het schip nam veel water over en het stampte en slingerde zwaar. Het zicht was goed en er werd met de automaat gestuurd. Het schip heeft een elektromagnetisch kompas. De vaart van het schip was ongeveer 10 mijl over de grond. Er was weinig stroom. Een radar stond bij, zover ik mij kan herinneren stond deze op een 12-mijlsbereik en heb ik deze teruggesteld naar een 6-mijlsbereik. De

VHF's stonden bij op kanaal 16 en het kanaal Dover Radio. De Navtex, de GPS en de navigatieverlichting stonden bij. Of er een brugwachalarm aanwezig is, weet ik niet. Het stond in ieder geval niet bij. Er werden verder geen bijzonderheden doorgegeven. Over in de buurt zijnde schepen werd niets doorgegeven. Het was niet druk wat andere scheepvaart betreft. Het schip bevond zich in het verkeersscheidingsstelsel.

Om 06.00 uur ben ik samen met matroos Toxoepus op de brug gekomen. Na ongeveer 15 minuten is hij naar de machinekamer gegaan om een ronde te lopen. Daarna heeft hij andere werkzaamheden verricht, welke weet ik niet. Ongeveer elk half uur, tot ongeveer 08.00 uur, kwam hij even op de brug om contact te houden. Ik denk dat het op deze dag om ongeveer 07.30 uur licht begon te worden.

Vanaf 06.00 uur heb ik mij bezig gehouden met de navigatie. Om 06.30 uur heb ik een GPS-positie in de kaart gezet. Rond die tijd zag ik ook een schip aan stuurboord achter, dat ons snel opliep. Dit bleek later de "Marine Reliance" te zijn. Met het oog zag ik dat dit schip begon te knijpen. Op de radar zag ik hem ook naderbij komen. Ik wist dat ik ten oosten van mijn koerslijn zat, maar aangezien ik opgelopen werd en dus koers en vaart moest behouden, wilde ik nadat ik opgelopen was stuurboord uitgaan om naar mijn koerslijn terug te komen. Hij ging mij op een afstand van 0,3 mijl aan stuurboord voorbij. Op dat moment vond ik deze afstand verantwoord, omdat hij mij met een grote vaart opliep.

Nadat de "Marine Reliance" ons was gepasseerd ben ik naar de kaartentafel gegaan om een GPS-positie in de kaart te zetten. Om een nieuwe koers vast te stellen. Ik had het lampje boven de kaartentafel aangedaan. Deze lamp is zo sterk, dat het zicht naar buiten ontnomen wordt. Op het moment dat ik bezig ben met het in de kaart zetten van de positie vindt de aanvaring plaats. Ik werd naar voren geslingerd tegen het stuurwiel. Het stuurwiel brak in stukken. Ik ben opgestaan en heb de motor gestopt en zag iets wegvaren. Bijna tegelijkertijd kwam matroos Toxoepus boven en daarna de anderen. Over de VHF hoorde ik dat de "Neptunia" aan Dover Coast Guard meldde "we have been hit by something". Gelijk heb ik aan de mensen gevraagd of zij gewond waren. Gelukkig was niemand zwaar gewond. Vervolgens heb ik aan iedereen gevraagd om te kijken wat er aan de hand was en te kijken of er schade aan het schip en de machine was. Ondertussen had ik contact met Dover Coast Guard. Zij vroegen naar onze situatie en of wij assistentie nodig hadden. Kort daarna heb ik gemeld dat wij geen assistentie nodig hadden en onze weg gingen vervolgen. Ik heb niet geprobeerd met de VHF contact te maken met het schip dat ik aangevaren had. Ik wist niet welk schip het was. Dit bleek later de "Neptunia" te zijn. De "Neptunia" heeft ook geen contact met mij op genomen. Ik weet wel dat de "Neptunia" contact heeft gehad met Dover Coast Guard, maar ik weet niet wat er tussen hen gezegd is, want wij waren toen te druk bezig met het opnemen van de situatie aan boord. Ik neem het de "Neptunia" erg kwalijk dat zij niet geïnformeerd hebben naar onze situatie.

Na de aanvaring is gelijk rondgepeild en het bleek dat het schip geen water maakte. Er stond alleen water in de ankerkettingbak, maar dit was buiswater. Het magnetisch kompas was over de kop geslagen, maar dit konden wij weer terugdraaien. Daarna kon weer op de automaat gestuurd worden. Later, om ongeveer 08.00 uur, toen het licht was, werd geconstateerd dat de duwstaven omgekruld was. Het kapotte

U 7

stuurwiel hebben we op weg naar Caen gerepareerd, zodat bij aankomst weer hand gestuurd kon worden.

De "Neptunia" heb ik niet gezien. De tijd dat de "Marine Reliance" ons opliep, had ik een "zwarte muur" naast mij, waardoor ik niets aan stuurboord kon zien. Ik heb geregeld op de radar gekeken en heb op de radar geen ander schip aan stuurboord gezien.

In Caen hebben wij de duwstaven verwijderd en is een surveyor van het klassebureau Bureau Veritas aan boord geweest om te bezien of er schade was aan de huid en de machine. Eerst werd gedacht dat de hoofdmotor verschoven was, maar dit was niet het geval.

In Caen was het niet mogelijk om een officiële scheepsverklaring af te leggen. Dit is door de agent uitgezocht. Daarom heb ik zelf een verklaring opgesteld.

Als u mij nu vertelt dat er niemand aan boord was met een SI-verklaring voor het mogen bedienen van de motor, dan verklaar ik u dat ik dat niet wist. De manager had verteld dat de heer Steeman bevoegd was om de motor te bedienen. Deze man was de vaste man aan boord en ik heb dit verder niet meer nagekeken.

Op de werklijsten die u mij laat zien, staan de rusturen ingevuld. Dat er voor het invullen van de rusturen andere lijsten bestaan is mij niet bekend. Ik ken alleen deze lijsten.

Hierbij overhandig ik u een kantoorverklaring en een incident action report van Dover Coast Guard. Dit rapport hoort bij de eerder aan u opgestuurde radar plots van Dover Coast Guard. Ik wil u ook nog mededelen dat ik definitief naar een walbaan ben overgestapt.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein G. Dijkema:

Voordat ik op de "Pieter" kwam, had ik continu op andere schepen gevaren. Ik had meerdere malen voor deze rederij gevaren. Op de "Pieter" voeren wij met vijf man. Ik wist niet dat de machinist niet voldoende gecertificeerd was. Ik vertrouwde de rederij en ging er vanuit dat ze het schip hadden voorzien van een voldoende gecertificeerde bemanning. Ik vond dat de machinist zeer capabel was.

Ik toon u aan de hand van een zeekaart de route die ik heb gevaren. Ik had twee VHF's bij: één op kanaal 16 en één op kanaal 10.

Onze radar had geen plotmogelijkheden, maar ik vermoed dat hij wel door de Scheepvaart-inspectie is goedgekeurd. Wij hadden geen elektronische zeekaart.

Ik schets voor u een plattegrond van de brug van de "Pieter".

Het zicht was erg goed, je keek de wereld uit. Er heeft wel meer wind gestaan dan de door het KNMI genoemd 3 à 4 Bft.

Bij de wachtoverdracht had de stuurman tegen mij gezegd dat wij werden opgelopen. Dit bleek een hoog ro-ro-schip, de "Marine Reliance" te zijn. Nu u mij daarnaar vraagt, moet ik u mededelen dat de stuurman of uitkijk geen melding hebben gemaakt van een koerskruiser. Ik ga er vanuit dat zij daarvan ook niet op de hoogte waren. Ik

moest, omdat ik werd opgelopen, koers en vaart behouden. Ik vond dat hij mij naar bakboord afkneep, hetgeen ik niet prettig vond, in verband met de ondieptes daar. Nadat hij ons gepasseerd zou zijn, wilde ik een nieuwe koers gaan sturen. Ik ben in de zee-kaart gaan kijken welke koers dat zou moeten gaan worden. De "Marine Reliance" was ons toen nog niet gepasseerd. Ik weet niet wat de snelheid van de "Marine Reliance" is geweest.

Toen hij dwars van ons was bij het passeren, was de afstand drie kabels.

Het andere schip, dat later de "Neptunia" bleek te zijn, had ik in het geheel niet gezien. Ik vermoed dat dat kwam omdat dit schip aldoor achter de "Marine Reliance" heeft gezeten. Ik schat dat ik ongeveer 20 minuten geen zicht naar stuurboord heb gehad als gevolg van de passerende "Marine Reliance".

Ik had niet op de VHF gehoord dat de "Neptunia" was vertrokken. Ik weet dat in dit gebied heel veel ferry's en hoovercrafts varen. Dover Coast Guard had ook niet voor de "Neptunia" gewaarschuwd. Ik heb later gehoord dat de snelheid van dit schip ongeveer 19 mijl per uur is geweest.

Wij hebben de "Neptunia" aan bakboordzijde bij het achterschip geraakt. Ik stond tijdens de aanvaring bij de kaartentafel en ik werd volledig door de schok verrast. Na de aanvaring hebben de machinist en een matroos gepeild.

Ik toon u aan de hand van drie houten scheepsmodellen de aanvaringssituatie.

De "Marine Reliance" heeft ons nooit opgeroepen, ook niet na de aanvaring. Dit neem ik hem zeer kwalijk. Ook de "Neptunia" heeft ons na de aanvaring niet opgeroepen om te vragen hoe het met ons was.

Ik denk dat ik door de consternatie de journaalbladzijde die op pagina 013 van uw dossier wordt weergegeven niet heb ingevuld. Ik heb de aanvaring wel vermeld op de journaalblad-zijde die wordt weergegeven op bladzijde 012 van uw dossier.

De lamp bij de kaartentafel geeft fel wit licht.

Ik heb later in Den Helder een verklaring bij de waterpolitie afgelegd.

Ik weet niet hoeveel de schade bedroeg.

Ik vaar nu niet meer, mede als gevolg van deze aanvaring.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 13 november 2000 kwam om ongeveer 07.00 uur de Nederlandse motorsleepboot "Pieter" in aanvaring met het Maltese schip "Neptunia". De aanvaring gebeurde in het Engelse Kanaal nabij de Varne-boei, tijdens de wacht van de kapitein. Beide schepen voeren in het verkeersscheidingsstelsel (VSS) op ongeveer 6 mijl van Dover in zuidwestelijke richting.

Het was rustig weer met goed zicht. De radars stonden bij en alle apparatuur aan boord werkte goed. De "Pieter" werd rond 06.30 uur aan stuurboord opgelopen door een ander schip dan de "Neptunia". Tijdens het voorbij varen van het eerste schip ging de kapitein naar de kaartentafel om een positie in de kaart te zetten. Toen de kapitein hiermee bezig was, vond de aanvaring plaats met de "Neptunia". Volgens de kapitein had hij het schip niet zien aankomen over stuurboord.

Uit de verklaringen van de kapitein blijkt dat net voor de aanvaring de uitkijk naar de machinekamer was gegaan om een rondje door de machinekamer te maken.

U 7

Verder bleek uit de opgenomen verklaring dat het verantwoordelijke bemanningslid voor de machinekamer niet in het bezit bleek te zijn van het juiste vaarbevoegdheidsbewijs of machinekamerverklaring.

Na de aanvaring werd rondgepeild door de rest van de bemanning; hieruit bleek dat het schip geen water maakte. Buiten materiële schade, heeft niemand ernstige verwondingen opgelopen aan boord van de "Pieter". De reis werd daarna voortgezet naar de eindbestemming Caen.

De oorzaak van deze aanvaring lag aan het feit dat de kapitein geen goede uitkijk heeft gehouden, zoals opgenomen in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op Zee, artikel 5 (houden van uitkijk). Hierdoor heeft de kapitein ook niet tijdig de nodige maatregelen kunnen nemen om een aanvaring te voorkomen zoals voorgescreven in de Bepalingen ter Voorkoming van aanvaring op zee artikel 16 (maatregelen van het schip dat moet uitwijken).

De kapitein is volgens mij hierdoor medeverantwoordelijk voor de aanvaring en heeft tevens ook nagelaten erop toe te zien dat zijn schip bemand werd conform het bemanningscertificaat.

Verder zijn de volgende overtredingen ten aanzien van de Schepenwet en de Zeevaartbemanningswet geconstateerd:

Artikel 4 lid k, Schepenwet: schip niet behoorlijk bemand;

Artikel 27 lid 2, Zeevaartbemanningswet: de kapitein belast een bemanningslid met werkzaamheden waarvoor hij niet bevoegd is;

Artikel 57 lid b, Zeevaartbemanningswet: schip dient bemand te zijn conform het bemanningscertificaat.

Dat de schade beperkt is gebleven, heeft meer te maken met geluk dan wijsheid.

Gezien bovengenoemde bevindingen is kapitein G. Dijkema volgens mij nalatig geweest, dit had ernstige gevolgen kunnen hebben voor de bemanning, mariene milieu en het schip.

Ik stel de Raad voor om een berisping uit te spreken tegen kapitein G. Dijkema

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Pieter" vertrok op 12 november 2000 uit Den Helder met bestemming Caen om een ponton op te halen. De kapitein had al eerder op de "Pieter" gevaren en was dus bekend met de sleepboot. De bemanning bestond, conform het Bemannings Certificaat, uit 5 personen. Een half uur nadat de kapitein aan boord gekomen was vertrok de "Pieter", omstreeks 10.00 uur, uit de haven. Samen met de stuurman liep de kapitein een wachtschema van 6 uur op, zes uur af. Op 13 november 2000 kwam de kapitein om 06.00 uur op de brug en nam de wacht over van de stuurman. Het schip bevond zich in het Engels Kanaal op circa 7 mijl ten oosten van Dover in de zuidwestelijke baan van het verkeersscheidingsstelsel. Men stuurde een zuidwestelijke koers op de automaat en de vaart bedroeg 11,7 knopen over de grond, volgens de GPS. Het zicht was goed en er stond een westelijke wind met een kracht van 4 à 5 Bft. De sleepboot stampde en slingerde zwaar en nam veel water over. De navigatieverlichting brandde helder en de beide VHF's stonden bij op de respectieve

kanalen 16 en 10 (Dover Coast Guard). De radar stond op een bereik van 12 mijl. Na het overnemen van de wacht stelde de kapitein de radar in op het 6 mijls bereik. Om 06.00 uur was ook een matroos op wacht gekomen. Omstreeks 06.15 uur ging de matroos naar de machinekamer om een rondje te maken. Hij verrichtte diverse werkzaamheden en kwam regelmatig naar de brug.

Vanaf 06.00 uur hield de kapitein zich bezig met de navigatie. Om 06.30 uur zette hij een GPS positie in de kaart. Hij zag toen dat hij snel opgelopen werd door een groot schip. Hij zag ook dat dit schip, dat later de "Marine Reliance" bleek te zijn, begon te knijpen en hem op circa 0,3 mijl afstand, aan stuurboord, voorbij zou lopen. De kapitein wist dat hij zich ten oosten van zijn koerslijn bevond maar omdat hij opgelopen werd en hij daardoor koers en vaart diende te behouden, wilde hij pas naar stuurboord van koers veranderen als de ander gepasseerd was. Toen de "Marine Reliance" dwars van hem zat, ging de kapitein naar de kaartentafel, ontstak daar de verlichting, en zette een GPS positie in de kaart. Het felle licht van de lamp boven de kaart ontnam hem geheel het zicht naar buiten. Op het moment dat hij bezig was met het in de kaart zetten van zijn positie werd hij door een schok tegen het stuurwiel geslingerd. De kapitein stond op en stopte de motor. Tegelijkertijd zag hij een schip wegvaren. Het tijdstip was 06.42 uur en de positie dwars van de noordpunt van de Varnebank.

Op dat moment kwam ook de matroos van de wacht op de brug, gevolgd door de andere opvarenden. Over de VHF hoorde de kapitein dat een schip de "Neptunia" genaamd aan Dover Coast Guard meldde dat zij door iets geraakt waren. De kapitein van de "Pieter" stelde zich eerst op de hoogte of er iemand gewond geraakt was. De stuurman klaagde over een pijnlijke arm en schouder. De motorman had een pijnlijke voet en een matroos hield aan de schok van de aanvaring een pijnlijke rug en pijn in de nek over. De kapitein zelf liep door de klap een hoofdwond op van circa 3 cm. De kapitein gaf de opdracht om te kijken of er schade aan het schip en/of machine-installatie was. Daarna stelde ook hij zich in verbinding met Dover Coast Guard. Met de "Neptunia" zelf heeft hij geen contact gehad. Toen bleek dat men de reis op eigen kracht kon vervolgen, meldde hij dit aan Dover Coast Guard.

Bij het rondpeilen bleek het schip geen water te maken. Er stond alleen water in de kettingbak, maar dit was buiswater. Het kompas was over de kop geslagen maar kon weer in de oorspronkelijk stand teruggebracht worden. De schade aan het stuurwiel, dat door de val van de kapitein gebroken was, werd tijdens de reis naar Caen weer hersteld. Toen het licht werd, constateerde men dat de duwsteven omgekruld was. In Caen werd de duwsteven verwijderd en inspecteerde een surveyor van Bureau Veritas de huid. Tevens werd de machine-installatie gecontroleerd omdat men bang was dat de motor door de aanvaring verschoven was. Dit bleek echter niet het geval te zijn. Omdat het in Caen niet mogelijk was om een officiële scheepsverklaring af te leggen, stelde de kapitein zelf een verklaring op.

De passagiers-ferry "Neptunia" was onderweg van Folkestone naar Boulogne met aan boord 21 passagiers en een 28 koppige bemanning. Het schip lag een koers voor van 121° om ten noorden van de Varnebank langs te gaan. Toen de ferry achter de "Marine Reliance" langs voer kwam het in aanvaring met de "Pieter". De "Neptunia" liep bij de aanvaring een gat op in de huid aan bakboord. Door het schip

U 7

zodanig te trimmen dat het gat boven water bleef, kon de ferry de reis naar Boulogne vervolgen. Na Boulogne heeft men, ter reparatie, Duinkerken aangedaan.

Beschouwing

De aanvaring tussen de sleepboot "Pieter" en de passagiers-ferry "Neptunia" heeft plaats kunnen vinden omdat er op beide schepen slechte uitkijk is gehouden. Door meer geluk dan wijsheid is de schade beperkt en is men van ernstig persoonlijk letsel bespaard gebleven. De relatief kleine sleepboot had ook geheel overvaren kunnen worden door de snel varende ferry. De gevolgen hadden er dan zeker anders uitgezien.

Toen de kapitein van de "Pieter", om 06.30 uur, bemerkte dat hij aan stuurboord snel opgelopen werd door een groot schip had hij zich er van moeten vergewissen dat er geen koerskruisers van stuurboord aanwezig waren. De "Pieter" bevond zich op dat ogenblik even benoorden de Varnebank, een gebied waar koerskruisende ferry's vanuit Folkestone zeer frequent zijn. De aanvaring vond plaats om 06.42 uur. De kapitein had na het overnemen van de wacht de radar op een bereik van 6 mijl gezet. De "Neptunia" komende van Folkestone in een koers van 121° was om 06.30 uur zeker binnen het radarbereik van de "Pieter". Volgens een Scheepsrapport van Dover Coast Guard stuurde de "Neptunia" om 06.09 uur een koers van 121° en was de vaart 11,2 knopen. Volgens de daarbij behorende positie was de ferry op dat moment juist uit de haven van Folkestone vertrokken. De vaart van de "Neptunia" zal naar het oordeel van de Raad zeker zijn toegenomen. De kapitein van de "Pieter" spreekt over een vaart van 19 knopen. Vast staat in ieder geval dat de "Neptunia" om 06.30 uur zeker binnen het radarbereik van 6 mijl geweest is. Bovendien was het goed zicht en had de kapitein dus ook visueel de ferry moeten kunnen waarnemen.

De oploper van de "Pieter", de car-carrier "Marine Reliance", liep volgens het rapport van Dover Coast Guard een vaart van circa 15 knopen. De Raad neemt aan dat dit schip de "Neptunia" wel gezien heeft want, omdat er waarschijnlijk gevaar voor aanvaring bestond tussen beide schepen, is de car-carrier lichtelijk naar bakboord van koers veranderd in plaats van naar stuurboord uit te wijken. Dit is naar alle waarschijnlijkheid de reden geweest waarom de "Pieter" gesneden werd, richting de Varnebank. Dit snijden van de sleepboot door de car-carrier, met de Varnebank dicht aan bakboord, had voor de kapitein van de "Pieter" een aanwijzing kunnen zijn dat de car-carrier dit niet voor niets deed.

Terwijl de car-carrier dwars van de "Pieter" zat, verwoegde de kapitein zich bij de kaartentafel en ontstak de verlichting. Deze verlichting was zodanig fel dat hem het zicht naar buiten volledig ontnomen werd. Op het moment dat de "Pieter" vrij van de car-carrier kwam, werd de sleepboot aangevaren door de van stuurboord inkomende ferry.

De vaart van de car-carrier was circa 15 knopen. Bij een vaart van 10 knopen van de "Pieter" was de car-carrier in iets meer dan 1 minuut voorbij de sleepboot.

Het uitzicht over stuurboord vanaf de "Pieter" kan dan ook niet meer dan 1 à 2 minuten belemmerd zijn geweest, terwijl de "Neptunia" zich, voordat het uitzicht

van de "Pieter" over stuurboord werd belemmerd, binnen een mijl afstand moet hebben bevonden, en behalve op radar ook visueel gezien had moeten worden.

De Raad is van oordeel dat de kapitein van de "Pieter" schuld heeft aan de aanvaring. Hij had, voordat hij de car-carrier langs zij had, goed uit moeten kijken over zijn stuurboordboeg en moeten wachten met het in de kaart zetten van een positie tot de car-carrier geheel vrij van hem was. Hij heeft door zijn handelen zich niet gehouden aan de voorschriften, voorgeschreven in de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, het houden van goede uitkijk, voorschrift 5, en heeft door het werken in de kaart met fel licht geen maatregelen kunnen treffen om van de ferry vrij te blijven, voorschrift 16.

De Raad is ook van oordeel dat men aan boord van de ferry "Neptunia" van de aanwezigheid van twee schepen, zowel de car-carrier als de "Pieter" op de hoogte had moeten zijn. Men kruiste tenslotte een verkeersscheidingsstelsel waarbij, volgens goed zeemanschap, extra voorzichtigheid geboden is.

Beslissing

De Raad straft kapitein G.Dijkema, geboren 11 december 1953 te Amsterdam, wegens zijn schuld aan de aanvaring door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

Aldus gedaan door , mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, R.M. Heezius en E. Bakker, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 7 maart 2002.

(get.) U.W. Bentinck,

D.J. Pimentel