

Nr. 11

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Marja Netty" UK 19, vissende op de Noordzee, met het Nederlandse vissersschip "Gillis Jozina" HD 225, waarbij schade aan beide schepen ontstond.

Betrokkenen: wachtsman P. Post
schipper I.G. Bakker
schipper A. de Vreugd

Op 15 augustus 2001 is het Nederlandse vissersvaartuig "Marja Netty" UK 19, vissende op de Noordzee in positie 53° 33' N, 003° 58,3 O in aanvaring gekomen met het Nederlandse vissersschip "Gillis Jozina" HD 225, waarbij schade aan beide schepen ontstond.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 maart 2002 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de wachtsman van het Nederlandse vissersschip "Gillis Jozina" HD 225, Pieter Post, wonende te Den Helder en/of de schipper van het Nederlandse vissersvaartuig "Marja Netty" UK 19, Iede Geert Bakker, wonende te Urk en/of de schipper van het Nederlandse vissersschip "Gillis Jozina" HD 225, Arie de Vreugd, wonende te Den Helder.

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 "Marja Netty" UK 19;
2. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersschip "Gillis Jozina" HD 225;
3. een ambtsedig proces-verbaal nr. 2001017055-1, opgemaakt door ambtenaren van het Korps Landelijke Politiediensten, Waterpolitie, Unit Noordzee, groep Den Helder, gesloten op 12 oktober 2001, inclusief bijlagen;
4. een proces-verbaal van bevindingen, nr. 2001017055, betreffende de aanvaring opgemaakt door een ambtenaar van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie

U 11

Mobiliteit, Unit Noordzee, opgemaakt en gesloten op 24 oktober 2001, inclusief bijlagen;

5. een krantenbericht betreffende de aanvaring.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 12 april 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 wachtsman P. Post, schipper I.G. Bakker en schipper A. de Vreugd als betrokkene.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 7 maart 2002 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren, hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Marja Netty" UK 19 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan rederij Firma Bakker & Van Urk te Urk. Het schip is in 1982 gebouwd, is 39,55 meter lang, meet bruto 331 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1325 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS, gyrokompas, radar, echolood, automatische stuurinrichting en G.P.S.

De diepgang bedroeg 4,53 meter.

De "Gillis Jozina" HD 225 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan rederij Firma G. van Belzen & Zn. te Den Helder. Het schip is in 1983 gebouwd, is 42 meter lang, meet bruto 469 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1985 kW.

Het schip is uitgerust met GMDSS, gyrokompas, twee radars, echolood, automatische stuurinrichting en G.P.S.

De diepgang bedroeg 5,10 meter.

B. De aanvaring

Aan het Korps Landelijke Politiediensten hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper I.G. Bakker

Ik vaar als schipper op het Nederlandse vissersvaartuig "Marja Netty", voorzien van het visserijregistratienummer UK 19. Vanaf 1998 vaar ik als schipper op de "Marja Netty" UK 19. Daarvoor heb ik vanaf 1990 als matroos/wachtsman gevaren. Ik ben in het bezit van het Visserijdiploma SW 5. De "Marja Netty" UK 19 behoort in eigendom toe aan VOF Bakker & Van Urk, gevestigd te 8321 XV te Urk, Lange Dam 14. Bij die VOF vaar ik op maatschap. Op woensdag 15 augustus 2001,

omstreeks 04.20 uur, had ik de wacht overgenomen. Er waren op dat moment geen bijzonderheden. Ik was alleen op de brug en was belast met de navigatie. Wij waren vissende. Direct na de overname van de wacht zijn we gaan halen. Op de brug was de situatie als volgt: de radar van het merk Racal Decca, type Bridge Master, voorzien van Arpa stond bij. Het bereik bedroeg 6 mijl. Het zonealarm was ingesteld op een bereik van 0,3 mijl. Daarnaast stond de plotter bij. Deze is bijgezet op het moment dat we afgelopen maandag zijn begonnen met vissen. Alle tracks van week 34 heb ik vastgelegd. U kunt daar een floppy van krijgen, zodat u kunt zien hoe wij gevaren hebben tot het moment van de aanvaring. Er werd gevaren met behulp van de automatische piloot. Het wachalarm stond bij. De navigatie- en visverlichting brandden. Ten tijde van de aanvaring was het donker, het zicht was goed en bedroeg minstens 3 à 4 mijl. De wind kwam uit zuidoostelijke richting en de sterkte was hooguit 1 à 2 Bft. De zee was zo goed als vlak. Nadat er gehaald was, werden de netten omstreeks 04.45 uur weer uitgezet. We zijn weer begonnen met vissen, waarbij ik een koers heb voorgelegd tussen de 230° en 240°. Er werd vol aan gedraaid waardoor wij een snelheid liepen van ongeveer 7 knopen, gerekend ten opzicht van de grond. Op het moment dat we weer zijn gaan vissen brandden de dek- en mastverlichting nog. De reden hiervan was dat de overige bemanningsleden, in totaal 5 personen, aan dek bezig waren met de verwerking van de vis. In het stuurhuis brandde geen verlichting. Mogelijk heb ik door de brandende dekverlichting minder zicht op het water gehad. Met in totaal zes schepen lagen wij over nagenoeg hetzelfde lijntje te vissen. De schepen die bij mij in de buurt visten, waren de UK 172, UK 95, UK 34, UK 246 en de HD 225. Op een gegeven moment zag ik uit tegenovergestelde richting een kotter komen die een koers voer tussen de 050° en 060°. Op dat moment wist ik niet welke kotter dat was. Later bleek dat de "Gillis Jozina" HD 225 te zijn, waarmee wij in aanvaring zijn gekomen. De "Gillis Jozina" HD 225 heb ik zeker een uur geplot. Mijn plotgebied was het bereik van de radar die op dat moment ingesteld stond op 6 mijl. Ik had dus gezien dat die kotter nagenoeg recht op mij aan koerste. Er was absoluut geen enkel aanvaringsgevaar. Ik was in de veronderstelling dat ik nog wel een tijdje koers en vaart kon behouden. Ik hoopte dat die kotter nog naar stuurboord zou gaan uitwijken, zodat ik mijn lijntje kon vasthouden. De onderlinge afstand tussen mijn kotter en de "Gillis Jozina" HD 225 heb ik waarschijnlijk verkeerd ingeschat. Ik bemerkte dat het zo niet goed zou gaan en dat er mogelijk een aanvaring zou kunnen plaatsvinden. Door mij werd met de ingestelde stuurautomaat gestuurd en stuurboordroer gegeven. De stuurautomaat is zodanig ingesteld dat per commando maximaal 10° gedraaid kan worden. Met andere woorden bij elk commando is dit een koerswijziging van maximaal 10° op mijn kompas. Ook de roeruitslag is maximaal 10° graden naar stuur- of naar bakboord, indien met de automaat gevaren wordt. De reden hiervan is dat wanneer ik een grotere roeruitslag zou geven, ik het risico loop dat tijdens het draaien de kans aanwezig is, dat de vistuigen in elkaar raken. De roeruitslag naar stuurboord, die zoals gezegd 10° bedroeg, duurde van recht vooruit sturen tot de uitslag ongeveer 10 seconden. Toen drong het pas goed tot mij door dat het niet goed ging komen en gaf ik nogmaals een commando van 10° aan de stuurautomaat. Op een gegeven moment zag ik dat het aanvaringsgevaar niet was geweken. Ik zag dat de HD 225 zijn zelfde koers en vaart behield. Vervolgens heb ik de automaat uitgezet en ben op handbesturing overgegaan. Het roer van de UK 19 heb ik vervolgens hard stuurboord

U 11

aan boord gedraaid. De maximale uitslag van het roer is ongeveer 45°. Dit geldt voor zowel stuur- als bakboord. Gelijk met de roercommando's heb ik via de marifoonkanalen VHF 16 en P1 de HD 225 opgeroepen. Ik heb geroepen: "Die blauwe kotter, kun je mij horen?" of woorden van gelijke strekking. Ik kreeg geen antwoord waarna ook nagenoeg gelijktijdig de aanvaring plaatsvond. We hebben dus tot kort voor de aanvaring nagenoeg recht op elkaar ingevaren. Op het laatste moment trachtte ik nog stuurboorduit te draaien om zodoende de aanvaring te voorkomen, dan wel de schade te beperken. Ik zag dat de HD 225 met zijn voorsteven in de voortui van de UK 19 voer. Deze tui knapte daardoor direct. Dit had tot gevolg dat onze bakboordsgiek naar achteren tegen de bakboordzijde van ons schip sloeg. Door de kracht werd het voorschip van de HD 225 naar stuurboord gedrukt. Dit had weer tot gevolg dat op zijn voortui zoveel kracht kwam dat zijn bakboordsgiek volledig werd omgebogen. Zijn voortui brak niet. Vervolgens schampte de HD 225 langs de bakboordzijde van de UK 19 en bleef met zijn bakboordvoorsteven haken achter de galg van de portaalmast op het achterschip. Deze werd voor een groot deel vernield, terwijl aan de bakboordzijde de verstaging van de portaalmast volledig afscheurde en vermoedelijk overboord is gevallen. Door mij zijn kort voor de aanvaring geen geluid- of lichtseinen gegeven. De aanvaring moet omstreeks 05.00 uur hebben plaatsgevonden. Ik bevond mij toen in de positie 53° 33',174 Noorderbreedte en 003° 58',384 Oosterlengte.

Matroos P. Post

Ik vaar in de functie van matroos aan boord van het onder Nederlandse vlag varende vissersschip "Gillis Jozina" voorzien van het visserijregistratienummer HD 225 en ik ben in het bezit van het diploma SW V. Op woensdag 15 augustus 2001, omstreeks 04.00 uur, heeft schipper Arie de Vreugd aan mij de wacht overgedragen. Wij lagen toen te vissen op de Noordzee in de nabijheid van de Nieuw Zeeland Gronden. Wij visten daar met de boomkor op tong en schol. De trekken duurden zeven kwartier en wij hadden elke trek ongeveer 30 minuten werk om de vangst te verwerken. Voor ik op wacht kwam, heb ik viermaal één uur in mijn kooi gelegen. Toen ik op de brug kwam om mijn wacht te lopen, had ik voldoende rust gehad. Ik kreeg van de schipper te horen dat het de bedoeling was om over een lijntje te vissen dat in de videoplotter stond. Dit lijntje liep globaal noordoost/zuidwest. Wij stuurden toen op de automatische piloot en lagen een koers voor van 065° en liepen een snelheid van ongeveer 7 knopen. Het was nog donker en het zicht was goed, ongeveer 4 à 5 zeemijlen en ik zag dat diverse collega-vissers in de omgeving visten. De schipper deelde mij mede dat wij om 05.00 uur de netten weer moesten ophalen, verder waren er geen bijzonderheden. Vervolgens is de schipper naar zijn hut gegaan. Deze hut is gelegen achter de brug en is van de brug gescheiden door middel van een deur. Op de brug is onder andere aanwezig een radar Furuno 20-inch High-Resolution Color Display. Deze radar had als probleem dat hij spontaan uitviel als hij een tijdje aan stond. Ik was bekend met dit probleem. De andere radar, een Racal Decca Bridge Master, stond bij op een bereik van 6 zeemijlen. Deze radar is niet voorzien van Arpa en ook niet van zonealarm. De kotter hield goed het lijntje dat door de schipper was opgegeven, zodat ik geen koerscorrecties hoefde te geven. Ik heb het licht op de brug even aan gehad om een klein stukje in een boek te lezen en even een kop koffie

te drinken. Dit kon omdat er in de nabijheid geen andere vaart was. Na een tijdje heb ik het licht weer uitgedaan omdat ik op een afstand van ongeveer 4 mijlen een collega-visser waarnam. Deze voerde geen dekverlichting, zodat ik ervan uit ging dat hij vissende was. Ik zag namelijk wel zijn vislichten. Op een gegeven moment zag ik op de GPS dat de snelheid was opgelopen tot boven de 7,1 knopen. Omdat de gasolieprijs zo hoog is, draait de hoofdmotor tijdens het vissen niet meer op vol vermogen, dit bespaart aanzienlijk gasolie. Om het toerental van de hoofdmotor iets terug te regelen, heb ik het licht op de brug weer aangedaan. Vervolgens heb ik het toerental van de hoofdmotor iets terug genomen zodat de snelheid weer terug zou lopen tot 7,1 knopen. Toen dit geregeld was, heb ik de Furuno 20-inch radar uitgezet. Deze stond dus niet in de stand-by stand. Daarna heb ik die radar weer aangezet, waarna het drie minuten duurt voordat de radar opgewarmd is en weer voor gebruik gereed is.

Ik zag, op de andere radar, de Decca Bridge Master, dat de klok op die radar 04.34 uur aangaf. Dit was het moment dat de Furuno met opwarmen begon. Dit opwarmen duurt drie minuten. Ik had het licht op de brug niet uitgedaan. Waarom ik het licht heb laten branden weet ik niet, ik had hier geen reden voor. De display van de Furuno 20-inch radar was verlicht, dus was het voor mij niet noodzakelijk om het licht op de brug te laten branden. Ik realiseer mij wel dat ik verminderd zicht naar buiten heb als deze lampen branden. Zodoende heb ik de UK 19 niet opgemerkt. Toen ik de UK 19 zag, doordat hij zijn dekverlichting aan had, zat hij al zo dichtbij dat een aanvaring onvermijdelijk was. Ik zag hem namelijk ineens aan bakboordzijde van de boeg opdoemen. Volgens mij was dit nog voordat de 20-inch radar opgewarmd was. Ik zag dat de UK 19 de bakboordvoortui raakte en dat de bakboordgiek naar voren dubbel knikte. Vervolgens zag ik dat de UK 19 met zijn bakboordzijde langs onze bakboordzijde schampte. Doordat de UK 19 sterk stuurboorduit stuurde, raakten wij met onze boeg de UK 19 ter hoogte van zijn achterschip. Ik heb direct het toerental van de hoofdmotor teruggenomen tot stationair. Direct na de aanvaring kwam de schipper op de brug hij heeft daar toen de navigatie weer overgenomen.

Schipper A. de Vreugd

Ik ben de schipper van het onder Nederlandse vlag varende vissersschip "Gillis Jozina", voorzien van het visserijregistratienummer HD 225 en als zodanig ben ik dan ook verantwoordelijk voor de navigatie van dit vaartuig. Ik ben in het bezit van het diploma SW V en vaar al vanaf 1991 als schipper. Op maandag 13 augustus 2001 zijn wij vanuit de haven van Den Helder naar zee vertrokken om te gaan vissen. Hedenmorgen, woensdag 15 augustus 2001, visten wij bij benadering in de positie 53° 33',00 N en 003° 58',00 O. Deze positie is gelegen op de Noordzee in de nabijheid van de Nieuw Zeeland Gronden. Omstreeks 04.00 uur heb ik de wacht overgedragen aan Pieter Post. Pieter is een vaste opvarende van de HD 225 met 29 jaar ervaring in de visserij. Hij is tevens in het bezit van het diploma SW V. Tijdens het overdragen van de wacht heb ik Pieter verteld dat wij om 05.00 uur de netten moesten halen. Als apparatuur is op de brug onder andere aanwezig een videoplotter. Op deze videoplotter heb ik hem een lijntje aangewezen dat hij moest volgen. Dit lijntje loopt globaal noordoost/zuidwest. De videoplotter laat ik nooit meeschrijven,

U 11

zodat ik u geen track kan laten zien. Wel laat ik de Furuno GPS Navigator GP-80 mee schrijven, maar deze GPS heeft niet de mogelijkheid om de tracks op te slaan of uit te printen. Naast de GPS en de videoplotter zijn op de brug aanwezig een radar van het type Racal-Decca Bridgemaster en een radar van het type Furuno 20-inch High-Resolution Color Display. Deze radar is voorzien van Arpa. Ik moet wel opmerken dat er met deze radar problemen zijn. Deze radar springt spontaan in de stand-by modus als hij een tijdje bij staat. Als de radar dan een tijdje in de stand-by modus heeft gestaan, zetten wij hem weer even bij om de schepen in omgeving te plotten. Er is al een monteur bij geweest om het probleem te verhelpen, maar dat is kennelijk niet gelukt. Ik heb voor vrijdag dan ook weer een monteur voor deze radar besteld. Het probleem met deze Furuno 20-inch High-Resolution Color Display radar was bij de bemanning bekend. Verder brandde de navigatieverlichting naar behoren. Tevens brandden als bijkomende verlichting de visserijlichten. De werkverlichting aan dek was gedoofd. De VHF stond bij op kanaal 16 en de tweede radar, de Racal Decca Bridgemaster, stond bij op een bereik van 6 mijl. Deze radar is voorzien van een kleurenbeeldscherm, maar is niet voorzien van Arpa en ook niet van zonealarm. Op de brug is wel wachtalarm, maar deze stond niet aan. Ik weet ook zeker dat het in dit geval geen effect heeft gehad. Wij stuurden op de automatische piloot en lagen een koers voor van 065° en liepen een snelheid van ongeveer 7 knopen. Zo ben ik omstreeks 04.00 uur naar mijn hut gegaan. Mijn hut bevindt zich achter de brug en is van de brug gescheiden door een deur. Ik werd omstreeks 04.45 uur wakker van de klap. Toen ik vervolgens op de brug kwam, had de aanvaring reeds plaatsgevonden en waren de schepen alweer los van elkaar. Wij lagen toen bij benadering in de positie $53^\circ 32',50$ N en $003^\circ 57',50$ O. Omdat ik in mijn bed lag, kan ik u niet vertellen wat zich voor de aanvaring heeft afgespeeld.

Proces-verbaal van bevindingen opgemaakt door het Korps Landelijke Politiediensten, divisie mobiliteit waterpolitie unit Noordzee:

Op woensdag 15 augustus 2001, omstreeks 16.35 uur, nam ik vanaf de harde schijf van de computer aan boord van de UK 19 een kopie van het computerbestand Wk34-201.tdb. Dit computerbestand bevat de informatie van de track van de videoplotter Quodfish 201. Deze track bevat de informatie betreffende koersen en geografische posities van de UK 19 in week 34. Deze track werd door de schipper opgeslagen als Wk34-201.tdb bestand. Dit computer-bestand werd door mij naar een floppydisk gekopieerd.

Vervolgens heb ik dit bestand ingeladen in het computerprogramma Quodfish DEMO.

Dit programma maakt het mogelijk de tracks te visualiseren. Tevens maakt dit programma het mogelijk om de posities te bepalen waarin de koerswijzigingen vóór de aanvaring hebben plaatsgevonden.

Vervolgens heb ik middels het programma deze track vergroot en uitgeprint. In deze print heb ik vervolgens de grondkoersen herleid. Hieruit is gebleken dat de UK 19 voer met een grond-koers van 229° . Vervolgens heeft er, in de geografische positie $53^\circ 33',151$ N en $003^\circ 58',433$ O een koerswijziging plaatsgevonden van 026° naar stuurboord waardoor de grondkoers veranderde naar 255° .

Hierna heeft er, in de geografische positie $53^\circ 33',129$ N en $003^\circ 58',290$ O een

tweede koerswijziging plaats gevonden van 118° naar stuurboord naar een grondkoers van 013°. De onderlinge afstand tussen beide posities is 0,09 zeemijl, wat overeenkomt met een afstand van 166,68 meter. Deze print met de herleide koersen is als bijlage bij dit proces-verbaal gevoegd.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper I.G. Bakker ("Marja Netty" UK 19):

Toen ik op wacht kwam, was het aan het begin van de schemering, het was dus niet meer pikdonker. Het zicht goed. Het uitzicht naar voren werd enigszins belemmerd doordat de bak nogal hoog is. Normaal gesproken lopen wij de wacht op de brug bij goed zicht altijd met één wachtsman, dus geen extra uitkijk. Toen ik op de brug kwam, was ik goed uitgerust.

Het wachalarm stond bij. Ik weet dat wachtslieden dit alarm wel eens uitzetten omdat ze het gezoem erg irritant vinden. Ik maak daar dan wel een opmerking over. De werklichten in de mast schijnen recht naar beneden. Na deze aanvaring gebruiken wij alleen nog het werklicht dat boven de brug is geplaatst.

Een aantal vissersschepen voeren op hetzelfde vislijntje; dit lijntje was ongeveer 7 mijl lang. Ik heb die schepen op de radar geplot. Bij deze schepen was ook de HD 225, hoewel ik dit schip nog niet als zodanig had geïdentificeerd. In het algemeen kijk ik meer op de radar dan dat ik naar buiten kijk. Ik kom vrijwel nooit uit de stoel om naar buiten te kijken. Het zonealarm op de radar had ik ingesteld op 0,3 mijl. Ik vind deze afstand acceptabel. Het is gebruikelijk dat vissers elkaar op zeer korte afstand, zo'n 50 à 60 meter, passeren.

Op een gegeven moment zag ik op ongeveer 5 mijl afstand een andere visser die ons naderde. Er was toen nog geen gevaar voor aanvaring. Ik hoopte dat het andere schip zou uitwijken, omdat ik mijn lijntje wilde vasthouden. Op het laatste moment zag ik dat de HD 225 op aanvaringskoers lag; wij lagen toen recht op elkaar aan. Ik realiseerde mij dat ik mij had vergist in de afstand, deze was veel kleiner dan ik had gedacht. Ik heb toen achtereenvolgens twee keer tien graden koers naar stuurboord veranderd. Ik dacht dat dit voldoende zou zijn omdat wij recht op elkaar aan lagen. De roeruitslag bij de koersveranderingen was 10 graden; dit had ik zo ingesteld op de stuurautomaat. Wij hebben geen last van stroom gehad, deze was minimaal. Ik heb geen geluidsseinen gegeven, daarvoor ging het allemaal veel te snel. Ik heb nog opgeroepen op de VHF, maar ik heb daar geen reactie op gehoord. Nu u dit zo stelt, bent ik het met u eens dat ik veel eerder over de VHF had kunnen oproepen.

De netten en de tuigen van de twee schepen zijn niet in elkaar verstrikt geraakt. Ik heb geen boete gekregen in verband met deze aanvaring.

U 11

Tegenwoordig varen wij met een volle voorpiek, zodat het zicht naar voren is verbeterd.

Schipper A. de Vreugd ("Gillis Jozina" HD 225):

Het probleem met de radar was de week ervoor door monteurs verholpen. Wij zijn met een goed functionerende radar vertrokken, maar na een etmaal begonnen de problemen weer. Na de aanvaring is de radar opnieuw gerepareerd en de problemen zijn niet teruggekomen. Wij gebruiken deze radar het meest, omdat hij een arpa-functie heeft. Ik heb geen opdracht gegeven de goed werkende radar te gebruiken, omdat deze geen arpa-functie heeft. Het feit dat de arpa-radar niet goed werkte, was voor mij geen reden voor het plaatsen van een extra uitkijk op de brug. Het feit dat de weersomstandigheden goed waren hebben hierbij ook een rol gespeeld.

Ik sliep al toen de aanvaring plaats vond. Ik werd wakker van de klap. Toen ik op de brug kwam, was het al daglicht.

Ik ga ervan uit dat een wachtsman het vislijntje vasthoudt, maar uitdrukkelijk niet ten koste van alles. Dit is bij de wachtslieden bekend. De wachtorders worden mondeling door mij doorgegeven, alleen de tijden van halen worden schriftelijk door mij doorgegeven.

Het is niet mijn principe pas op het allerlaatste moment uit te wijken, Als het nodig is, wijk ik zonder problemen uit.

Om het wachtalarm uit te zetten, is het niet nodig om uit de stoel te komen. De knop om het alarm uit te zetten, zit rechts naast de stoel. Ik gebruik het wachtalarm wel eens, maar niet altijd. Als ik het gebruik, is het ingesteld op zes minuten.

Ik ben het met u eens, als u stelt dat de problemen met de radar mede kunnen hebben geleid tot deze aanvaring.

Wachtsman P. Post Gillis Jozina HD 225:

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover het KLPD heb afgelegd, met uitzondering van het feit dat ik de andere kotter zou hebben gezien voor de aanvaring. Dat is niet zo, ik werd volledig door de klap verrast.

Ik was matroos aan boord, maar ik ben in het bezit van SW V, hetgeen de bevoegdheid geeft om op de brug wacht te lopen.

Toen ik op de brug kwam, was ik volledig uitgerust. Wij voeren op het vislijntje op een zuidwestelijke koers. Ik had een aantal andere vissers gezien; deze voeren op hetzelfde vislijntje of op tegengestelde koers. Aan het eind van het lijntje ben ik omgedraaid in een noordoostelijke koers. Ik zag toen, zowel visueel als op de radar, een andere kotter op ongeveer vier mijl, eerst over stuurboord, later over bakboord. Ik kon zijn vislichten wel zien, zijn boordlichten niet. Er was toen, zo schatte ik dat in, nog geen gevaar voor aanvaring. Ik wist toen nog niet dat dit de UK 19 was. Ik weet ook niet of dit het schip is geweest waarmee wij in aanvaring zijn gekomen. Ik heb regelmatig naar buiten gekeken.

De VHF stond bij op kanaal 16, niet helemaal voluit. Ik heb helemaal niets op de VHF gehoord.

In het algemeen houdt een wachtsman zijn lijntje goed vast omdat hij, als hij er

onnodig van afwijkt, door de schipper op zijn vingers getikt kan worden. Daarom wordt er vaak pas op het allerlaatste uitgeweken. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de uitwijkregels worden overtreden.

Ik moest de motor iets afregelen. Ik heb toen de TL-verlichting licht van de brug aangedaan. Ik weet niet meer waarom ik het niet meer heb uitgedaan. Omdat het al licht was, had ik geen last van de binnenverlichting. Het licht werd ook wel eens aangedaan om een tijdschrift te lezen. Na deze aanvaring is dat absoluut verboden. De radar functioneerde niet goed. Ik heb hem driemaal uitgedaan en weer opgestart, ik ben dus aardig druk met die radar bezig geweest. Ik heb niet op de andere radar gekeken; deze heeft geen Arpa-functie. Ik weet niet waarom ik zo bezig ben geweest met de Furuno-radar. Dit is de radar waar wij het meeste mee werken, dit in verband met de Arpa- en peilmogelijkheden.

De klok ervan wordt door mij gebruikt om te bepalen wanneer er moet worden gehaald.

Ik had al een tijdje voor de aanvaring niet naar buiten gekeken. De aanvaring gebeurde toen het al licht was.

Er was geen extra uitkijk op de brug, daar hebben wij onvoldoende mensen voor aan boord. Volgens mij zijn wachtsman en uitkijk één persoon.

Ik heb geen boete gekregen voor deze aanvaring.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 15 augustus 2001 kwamen de Nederlandse vissersschepen "Gillis Jozina" met vismerk HD 225 en "Marja Netty" met vismerk UK 19 met elkaar in aanvaring. Dit gebeurde op 15 augustus 2001 rond 04.20 uur L.T. op de Noordzee in positie 53° 33' N en 003° 58' O.

Op de UK 19 was de schipper I.G. Bakker op de brug en op de HD 225 was de wachtsman P. Post op de brug.

Rond 04.00 uur heeft de schipper van de HD 225 de wacht overgedragen aan P. Post, bij een voorliggende koers van ongeveer 065° en een snelheid van ongeveer 7 mijl per uur. De UK 19 lag op een tegenkoers van ongeveer 230° met een snelheid van ongeveer 7 mijl per uur te vissen. Beide schepen toonden de voorgeschreven vislichten en navigatieverlichting. De weersgesteldheid was goed en er waren nog een aantal andere vissersschepen in de buurt aan het vissen.

Uit de verklaring van de schipper en de wachtsman van de HD 225 bleek dat een van de radars aan boord van de HD 225 niet goed werkte. Na een tijdje te hebben gewerkt springt de radar spontaan op stand-by. Men moet dan ongeveer 3 minuten wachten voordat de radar weer aangezet kan worden.

Zoals bovengenoemd lagen beide schepen op tegenkoers, bij een weersgesteldheid waarbij met goed gehouden uitkijk, de beide schepen tijdig zouden zijn onderkend. Beide vissersschepen hadden geen uitkijk op de brug.

Op een bepaald moment is de radar op de HD 225 uitgevallen en de wachtsman was toen bezig om de radar weer aan de praat te krijgen. Verder bleek dat de wachtsman van de HD 225 de lichten op de brug liet branden, volgens hem om onverklaarbare redenen. Dit duidt niet op goed zeemanschap, doordat hierdoor het zicht naar buiten wordt beperkt.

U 11

Volgens de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee artikel 14 wordt duidelijk voorgeschreven hoe twee schepen die recht of bijna recht op elkaar in varen, moeten handelen om een aanvaring te voorkomen. Beide vissersschepen moeten duidelijk en ruim bijtijds stuurboorduit gaan.

De UK 19 probeerde op zijn "vislijntje" (zijn voorliggende koers waar de vis was) te blijven met een minimale uitwijking naar stuurboord om een aanvaring te voorkomen. Dit mocht niet baten. De HD 225 die op de tegengestelde koers zijn "vislijntje" aanhield, had de UK 19 niet gezien en week helemaal niet uit, met de bekende gevolgen van een aanvaring.

Volgens mij had de aanvaring vermeden kunnen worden als beide schepen het naleven van de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee naar behoren hadden nageleefd.

Het uitwijkgedrag van de verantwoordelijke bemanningsleden aan boord van vissersschepen mag niet worden bepaald worden door het "vislijntje".

Daarbij moet ik opmerken dat als een schipper tegen zijn aflosser zegt dat hij het "vislijntje" moet volgen, dit niet betekent dat hij niet moet uitwijken conform de voorschriften.

Uit het onderzoek bleek dat de defecte radar mogelijk ook mede oorzaak was van de aanvaring, doordat de wachtsman van de wacht hiermee bezig was vlak voor de aanvaring.

Volgens mij zijn zowel wachtsman Post en Schipper de Vreugd aan boord van de HD 225 als Schipper Bakker aan boord van de UK 19 medeverantwoordelijk voor de aanvaring.

Volgens mij had de aanvaring voorkomen kunnen worden als:

- De schipper van de UK 19 ruimer en bijtijds was uitgeweken naar stuurboord;
- De wachtsman van de HD 225 beter uitkijk had gehouden, en zodoende ruim bijtijds was uitgeweken naar stuurboord;
- Beide vissersschepen hun uitwijkgedrag niet afhankelijk hadden laten zijn van waar gevist wordt;
- Contact was geweest tussen beide schepen;
- Beide schepen een uitkijk op de brug hadden gehad.

Men mag van geluk spreken dat de schade beperkt bleef tot het materiële en geen gevolgen had voor de mariene milieu en bemanning.

Ik stel de Raad voor om tegen alle betrokkenen een tuchtmaatregel te nemen door het intrekken van de bevoegdheid en het uitspreken van een berisping als volgt:

Voor wachtsman P. Post het intrekken van zijn bevoegdheid voor een periode van twee weken, voor schipper Bakker een week en tegen De Vreugd het uitspreken van een berisping.

Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 15 augustus 2001 was de "Marja Netty" met de boomkor aan het vissen op tong en schol in de Noordzee in de nabijheid van de Nieuw Zeeland Gronden. Diverse andere vissersschepen visten in de directe nabijheid van de kotter. Omstreeks 04.20 uur nam de schipper de wacht over op de brug. De "Marja Netty" was op dat

moment vissende en er waren geen bijzonderheden. Men viste over een lijntje van circa 7 mijl lang.

De navigatie- en visverlichting stonden bij en er werd gestuurd op de automaat. Het wachtalarm stond ingeschakeld. De Racal Decca radar, type Bridge Master, was voorzien van een Arpa-functie en stond ingesteld op een bereik van 6 mijl. Het zonealarm was gezet op een bereik van 0,3 mijl. Het weer was goed en het zicht bedroeg ten minste 3 à 4 mijl. De wind kwam uit het zuidoosten en had een kracht van hooguit 2 Bft.

Direct na het overnemen van de wacht is de schipper gaan halen. Hiervoor werd de dek- en mastverlichting ontstoken. Om 04.45 uur werden de netten weer uitgezet en vervolgde de schipper het vissen in een koers van circa 235°. Er werd vol aan gedraaid en de vaart bedroeg circa 7 knopen over de grond. Omdat de bemanning nog aan dek bezig was met het verwerken van de vis liet de schipper de dek- en mastverlichting bijstaan. Op een gegeven moment zag de schipper van de "Marja Netty" uit tegenovergestelde richting een kotter komen aanvaren in een koers van circa 055°. Hij wist op dat moment niet welke van zijn collega's het was. Later bleek het de "Gillis Jozina" HD 225 te zijn. Omdat er, volgens de schipper, op dat moment geen onmiddellijk gevaar voor aanvaring bestond en hij hoopte dat de andere kotter naar stuurboord zou uitwijken, was hij van mening dat hij zijn koers en vaart nog wel een tijdje zou kunnen aanhouden. Toen hij, op een afstand van 0,3 mijl, bemerkte dat het niet goed zou gaan en een aanvaring tussen beide kotters zou volgen indien er geen actie ondernomen werd, gaf hij stuurboordroer op de automaat. De stuurautomaat stond ingesteld op een maximale roeruitslag van 10 graden om, bij het veranderen van koers op de automaat, verstrengeling van de tuigen te voorkomen. Omdat het gevaar voor aanvaring nog steeds niet geweken was, gaf de schipper nogmaals, via de stuurautomaat, een roercommando naar stuurboord. Toen hij zag dat de andere kotter koers en vaart bleef behouden, ging de schipper op handbesturing over en gaf hard stuurboordroer. Tijdens de koersveranderingen heeft de schipper via de VHF geprobeerd om met de tegemoetkomende kotter contact te krijgen. Omdat hij toen nog niet wist met wie hij van doen had riep hij: "Die blauwe kotter, kun je mij horen?". Hij kreeg hierop geen antwoord, waarna nagenoeg gelijktijdig, omstreeks 05.00 uur, de aanvaring plaatsvond. Op het moment van de aanvaring was het intussen volledig daglicht geworden. De schipper zag dat de HD 225 met zijn voorsteven in zijn voortui aan bakboord voer. Deze tui knapte daardoor direct. Dit had tot gevolg dat de bakboordgiek naar achteren tegen de bakboordzijde van de "Marja Netty" sloeg. Het voorschip van de HD 225 werd door de aanvaring naar stuurboord gedrukt, waardoor de bakboordgiek van de HD 225 volledig werd omgebogen. Vervolgens schampte de HD 225 langs de bakboordzijde van de "Marja Netty" en bleef met zijn bakboordvoorsteven haken achter de galg van de portaalmast op het achterschip. Deze werd voor een groot deel vernield, terwijl aan bakboordzijde de verstaging van de portaalmast volledig afscheurde en vermoedelijk overboord is gevallen.

Aan boord van de HD 225 nam matroos Post om 04.00 uur de wacht over van de schipper.

De matroos was in het bezit van het diploma SW5 en dus bevoegd om de wacht op zich te nemen. Ook zij visten met de boomkor op tong en schol. De trekken duurden

U 11

circa 1 uur en 45 minuten. Na de trek had men ongeveer een half uur nodig om de vis te verwerken.

Toen de wachtsman op wacht kwam, had hij voldoende rust genoten om zijn wacht naar behoren te kunnen vervullen.

Bij het overdragen van de wacht kreeg de wachtsman van de schipper te horen dat het de bedoeling was om over het lijntje te vissen dat in de plotter stond. Dit lijntje liep globaal in de richting noordoost/zuidwest. Er werd op de automaat gestuurd en het zicht was, volgens de wachtsman, circa 4 à 5 mijl. Het wachalarm stond niet bij. De wachtsman stuurde eerst een zuidwestelijke koers en draaide aan het einde van zijn lijntje om en stuurde daarna een koers van circa 065°.

De HD 225 was uitgerust met twee radars, een Furuno 20-inch High-Resolution Color Display en een Racal Decca Bridge Master. De Furuno radar, voorzien van een Arpa-functie, had als probleem dat hij spontaan op stand-by sprong als hij een tijdje aan stond. De Racal Decca Bridge Master stond op een bereik van 6 mijl. Deze radar was echter niet voorzien van een Arpa-functie, noch van een zonealarm.

Tijdens zijn wacht bleef de HD 225 goed op het opgegeven lijntje zitten zodat de wachtsman geen koerscorrectie behoefde uit te voeren. Om koffie te drinken en een stukje te lezen deed de wachtsman het licht op de brug aan. Na een tijdje deed hij het licht uit omdat hij op een afstand van 4 mijl, 15° à 20° over bakboord, een collega visserman waarnam. Wie van zijn collega's het was wist hij op dat moment niet. Hij zag de vislichten van de ander duidelijk en nam dus aan dat deze vissende was. Omdat de schemering op dat moment al was ingetreden, kon hij ook aan de contouren van het vaartuig zien dat het een kotter was. Om het toerental van de hoofdmotor iets terug te nemen, ontstak de wachtsman wederom de brugverlichting. Daarna zette hij de Furuno radar uit om deze vervolgens weer op te starten. Het duurt circa drie minuten voordat de radar volledig opgestart is. Op de klok van de andere radar zag hij dat het 04.34 uur was. De wachtsman heeft de opstartprocedure van de radar ongeveer driemaal herhaald. Hij liet daarbij het licht in het stuurhuis branden. Al die tijd merkte hij de naderende "Marja Netty" niet op. Hij zag de kotter pas op het laatste moment aan bakboord van de boeg opdoemen toen de aanvaring reeds een feit was. Hij nam nog wel het toerental van de hoofdmotor terug tot stationair. De schipper, die omstreeks 04.45 uur door de klap van de aanvaring wakker werd, kwam onmiddellijk de brug op en nam de wacht over van de wachtsman. Toen de schipper op de brug kwam, was het reeds volledig daglicht. Beide schepen liepen als gevolg van de aanvaring aanzienlijke schade op. Persoonlijk letsel was gelukkig niet te betreuren.

Beschouwing

Het volledig ontbreken van goede uitkijk op de ene kotter en het niet tijdig willen afwijken van het voorgenomen lijntje door de andere kotter hebben tot gevolg gehad dat de "Marja Netty" UK 19, bij volledig daglicht en goed zicht, in aanvaring kwam met de tegemoetkomende "Gillis Jozina" HD 225. Op beide schepen was sprake van slecht zeemanschappelijk handelen en werd onvoldoende gebruik gemaakt van de op de brug beschikbare middelen om de situatie tijdens hun wacht te beoordelen.

Beide kotters waren in de vroege ochtend van de 15de augustus 2001 aan het vissen op tong en schol in de nabijheid van de Nieuw Zeeland Gronden en beide kotters visten via bijna identieke lijntjes. In totaal hielden zich zes kotters in de omgeving met deze visserij bezig en men was zich volkomen bewust van elkaars nabijheid. Het weer was goed. Er stond weinig wind, de zee was kalm en het zicht bedroeg circa 4 mijl.

Beide kotters waren uitgerust met de modernste navigatiemiddelen en beiden wachtslieden hadden ten minste de beschikking over één goedwerkende radar.

De oorzaak van vele aanvaringen is overtreding van voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972, het houden van goede uitkijk. De Raad moet in het onderhavige geval concluderen dat op beide schepen, en op de HD 225 in het bijzonder, men zich niet heeft gehouden aan wat in dit voorschrift is voorgeschreven.

Aan boord van de HD 225 heeft de wachtsman gedurende een groot deel van zijn wacht voorafgaande aan de aanvaring, het licht op de brug laten branden om koffie te drinken, een stukje te lezen en andere bezigheden uit te voeren. Hij was zich terdege bewust van het feit dat collega-vissers in zijn onmiddellijke nabijheid ook bezig waren met het uitoefenen van de visserij. Hij heeft het licht op de brug even uit gedaan om rond te gaan omdat hij aan het eind van zijn lijntje was. Nadat hij gedraaid was en op een koers van 065° lag, nam hij op 4 mijl een andere visser waar. Hij kon de vislichten van de ander duidelijk waarnemen. Omdat de schemering reeds was ingetreden, kon hij aan de contouren van het vaartuig zien dat hij met een kotter van doen had. Hij heeft daarna de verlichting op de brug weer ontstoken om het toerental van de hoofdmotor iets terug te nemen. Ook tijdens het steeds opnieuw opstarten van de Furuno radar heeft hij de verlichting laten branden. Hij werd door deze activiteiten zodanig beïnvloed dat hij de kotter, die hij tevoren had waargenomen, verder niet meer gevolgd heeft, noch visueel noch op de andere, wel goedwerkende, radar. Hij werd zich pas van de aanwezigheid van de "Marja Netty" bewust toen de aanvaring al een feit was.

Goede uitkijk wil niet alleen zeggen uitkijken en luisteren; het behoort ook een wisselwerking te zijn tussen deze twee en het gebruik van de op de brug beschikbare instrumenten en hulpmiddelen. Eén van deze beschikbare instrumenten is de radar en de wachtsman had de beschikking over ten minste één goedwerkende radar. De wachtsman heeft deze radar echter niet gebruikt en hield zich bezig met het aan de praat krijgen van de andere radar die kuren vertoonde. Het was bekend dat de Furuno radar aan boord van de HD 225 kuren vertoonde. Voorafgaande aan de reis was er naar de radar gekeken door een walfirma en had men, naar zeggen, het euvel verholpen. Gedurende de reis werd men echter wederom geconfronteerd met hetzelfde euvel. Gezien de andere goedwerkende radar en het goede zicht was er voor de wachtsman geen onmiddellijke noodzaak om de defecte radar koste wat kost aan de praat te krijgen. Hij had in ieder geval het houden van goede uitkijk hieronder niet mogen laten lijden. Toen de wachtsman van de HD 225 op 4 mijl afstand een andere kotter ontwaarde, had de schemering reeds zijn intrede gedaan en werd het steeds lichter. Beide kotters liepen een vaart van circa 7 knopen. Als de kotter, die de

U 11

wachtsman van de HD 225 op 4 mijl waargenomen had, de UK 19 is geweest, dan heeft er tussen deze waarneming en de aanvaring een tijdsbestek gezeten van ten minste 17 minuten.

Het is voor de Raad onbegrijpelijk dat de wachtsman gedurende een groot tijdsbestek als dit de kotter verder niet heeft waargenomen, terwijl de kotter toch recht of bijna recht vooruit zat.

Het is echter tijdens het onderzoek niet vast komen te staan of de wachtsman van de HD 225 daadwerkelijk op 4 mijl afstand de UK 19 heeft gezien. Wel staat vast dat de wachtsman van de HD 225 gedurende geruime tijd niet heeft uitgekeken, omdat hij te druk bezig was met andere bezigheden.

De Raad is van oordeel dat de wachtsman van de HD 225 de voorschriften van voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op Zee 1972 met voeten heeft getreden door visueel niet uit te kijken, niet naar behoren uit te luisteren op de VHF omdat de volumeknop was teruggedraaid en onvoldoende gebruik te maken van de beschikbare middelen, de radar, om te beoordelen of er gevaar aanwezig was.

Gezien het bovenstaande concludeert de Raad dat de wachtsman van de HD 225 schuld heeft aan de aanvaring en een tuchtrechtelijke maatregel te zijnen aanzien aan de orde is.

Ook de schipper van de "Marja Netty" heeft door het laten branden van de dekverlichting in eerste instantie geen honderd procent goede uitkijk kunnen houden. Hij heeft de naderende kotter wel zien aankomen, maar de onderlinge afstand verkeerd ingeschat zodat hij niet bijtijds en voldoende maatregelen heeft genomen om de aanvaring te voorkomen. Omdat beide schepen op tegengestelde of bijna tegengestelde koersen, zodanig tegen elkaar in stuurden dat zulks gevaar voor aanvaring medebracht, dienden beide naar stuurboord van koers te veranderen, zodat zij elkaar aan bakboordzijde zouden voorbijvaren (voorschrift 14).

Toen er tenslotte door de "Marja Netty" werd uitgeweken, was er een zodanige nabije situatie ontstaan dat er niet meer onder alle omstandigheden vrij kon worden gevaren van de HD 225.

Ook heeft de schipper verzuimd, ondanks het feit dat hij wist dat beide kotters recht of bijna recht tegen elkaar in lagen, om goed gebruik te maken van het beschikbare instrument, de radar, om de situatie goed te beoordelen.

Tijdens de openbare zitting kwam naar voren dat aan boord van de "Marja Netty" UK 19 het zicht vanuit de stuurstoel enigszins belemmerd werd door de hoge bak. Na de aanvaring laat de schipper het schip zodanig ballasten dat de kop dieper ligt.

Indien men vanuit de stuurstoel, om wat voor reden ook, niet voor honderd procent kan uitkijken, dient men daar niet te blijven zitten maar regelmatig vanuit een andere plaats de horizon te verkennen. De elektronische hulpmiddelen mogen in geen geval het normale zeemanschappelijk visueel uitkijken geheel vervangen. Goed uitkijken is een wisselwerking tussen deze twee.

Tevens is de Raad van oordeel dat de schipper het volgen van zijn voorgenomen lijntje en de angst dat zijn tuigen verstrengeld zouden geraken, liet prevaleren boven het *bijtijds* nemen van *voldoende* maatregelen om van de ander vrij te blijven, zoals is voorgeschreven in voorschrift 16. De schipper van de UK 19 is pas maatregelen gaan nemen om de aanvaring te voorkomen toen het alarm van de 0,3 mijls

alarmzone af ging. Bij een vaart van 7 knopen van beide kotters is dat iets meer dan 1 minuut voor de aanvaring geweest. Men kan dus hier niet spreken van *bijtijds*. Toen de schipper echter wel maatregelen nam om een aanvaring te voorkomen, had hij onmiddellijk op handbesturing moeten overgaan en niet op de stuurautomaat, die begrensd was, van koers moeten veranderen. Ook had hij de vaart uit zijn schip moeten halen.

Dat waren de *voldoende* maatregelen geweest, zoals bedoeld in voorschrift 16.

Ook had de schipper, toen hij bemerkte dat de ander geen handelingen verrichtte om de aanvaring te vermijden, volgens voorschrift 32, lid d, vijf korte stoten op de fluit moeten geven.

De Raad is van oordeel dat, gezien het bovenstaande, de schipper van de "Marja Netty" in zijn functie als verantwoordelijke voor de zeewacht op de brug, ook schuld heeft aan de aanvaring en een tuchtrechtelijke maatregel te zijnen aanzien aan de orde is.

De schipper van de HD 225 lag op het moment van de aanvaring te slapen. Toen hij na de aanvaring op de brug kwam, nam hij onmiddellijk de wacht over. Gedurende de wacht van matroos Post stond het wachtalarm niet bij. Tijdens het onderzoek is niet duidelijk vastgesteld kunnen worden dat er een causaal verband bestaat tussen het niet aanstaan van het wachtalarm en de aanvaring. Wel is duidelijk dat het wachtalarm aan had moeten staan omdat de wachtsman alleen op de brug was. Tijdens de zitting verklaarde de schipper dat het wachtalarm vanuit de stuurstoel eenvoudig te bedienen is. De Raad is van oordeel dat het wachtalarm altijd moet bijstaan en zeker niet vanuit de stuurstoel geaccepteerd moet kunnen worden. Bij het afnemen van keuringen dient men hierop toe te zien.

De schipper draagt de verantwoording voor het bijstaan van het wachtalarm. Indien hij de sleutel in zijn bezit houdt, kan een ander het alarm nooit uitzetten.

In het verleden heeft de Raad al de aanbeveling gedaan om het wachtalarm op vissersschepen te koppelen aan de stuurautomaat. Er zijn landen waar dit reeds gerealiseerd is.

Gezien het ontbreken van het causaal verband tussen het niet bijzetten van het wachtalarm en de onderhavige aanvaring is de Raad van oordeel dat een tuchtrechtelijke maatregel ten aanzien van de schipper van de HD 225 niet aan de orde is.

Beslissing

De Raad straft I.G. Bakker, schipper van de "Marja Netty" UK 19, geboren 1 juni 1970 te Urk, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

De Raad straft P. Post, wachtsman van de "Gillis Jozina" HD 225, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring door hem zijn bevoegdheid om zelfstandig de wacht te lopen te ontnemen voor de periode van een week.

Voor A. de Vreugd, schipper van de "Gillius Jozina" HD 225 is een tuchtrechtelijke maatregel om voormelde reden niet aan de orde.

U 11

Lering

1. De dageraad is altijd het moeilijkste moment van de dag om alert te blijven. Diegene die de wacht heeft, dient zich dat te realiseren en dienovereenkomstig te handelen.
2. Elektronische hulpmiddelen dienen het visueel uitkijken niet te vervangen.
3. Commerciële belangen, zoals het vasthouden aan een lijntje, dienen niet te prevaleren boven de veiligheid.
4. Indien de wacht op de brug door één man wordt gelopen, dient het wachalarm altijd bij te staan. De schipper draagt hiervoor de verantwoording.
5. De knop om het signaal van het wachalarm te accepteren, dient niet vanuit de stuurstoel te bedienen te zijn. Bij het afnemen van keuringen door de bevoegde instanties dient hierop te worden toegezien.

Aanbeveling

1. De Raad beveelt de bevoegde autoriteit wederom aan de koppeling van het wachalarm aan de stuurautomaat op vissersschepen verplicht te stellen, zodat tijdens het vissen dit alarm altijd is ingeschakeld. (Zie aanbeveling uitspraken 3/2000 en 10/2000).

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, (plv.) voorzitter, R.M. Heezius, A.J. Both, N.J. Pronk, J. van Urk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 12 april 2002.

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