

# **RAAD VOOR DE SCHEEPVAART**

## **JAARVERSLAG 1996**

Raad voor de Scheepvaart  
Oudebrugsteeg 11  
1012 JN Amsterdam  
tel.: 020-6220477  
fax.: 020-6264252



scheepsramp waarbij een vissersvaartuig was betrokken. Van deze 14 scheepsrampen betrof het in 6 zaken een aanvaring, 2 maal het kapseizen van het vaartuig, 2 maal een brand en 4 maal een ongeval tijdens het vissen. Bij deze visserijrampen vielen 13 doden te betreuren en twee zwaar gewonden.

### **Larissa**

De meest in het oog springende zaak was de aanvaring van het Britse vissersvaartuig “Larissa” met de Maltezer bulkcarrier “Hero”, waarbij 6 opvarenden van de “Larissa” zijn omgekomen. Voor dit onderzoek heeft een commissie uit de Raad een zusterschip van de “Larissa”, de “Dirkje Alja” UK 292 bezocht. Deze commissie heeft tevens een computersimulatie bijgewoond bij het MSCN te Wageningen. Het openbare onderzoek heeft plaatsgevonden in vier zittingen, waarbij 7 getuigen zijn gehoord en 2 deskundigen. In de uitspraak, die 68 bladzijden telde, concludeerde de Raad dat op beide schepen slechte zeemannschap was bedreven ten aanzien van de navigatie, omdat geen goede (radar-) uitkijk werd gehouden en er niet werd gehandeld volgens de op zee geldende vaarvoorschriften.

### **Lummetje**

Een ongeval met eveneens dramatische afloop in de visserij was de brand na een explosie aan boord van de Nederlandse “Lummetje”. Bij deze ramp kwamen 3 opvarenden om het leven, werd er 1 ernstig gewond en kwam een hulpverlener bij de reddingsoperatie om het leven als gevolg van een hartaanval. Oorzaak van de ramp was het in strijd met de voorschriften opbergen van een gasfles in een nettenruim.

### **Overige doden in de visserij**

Doden in de zeevisserij waren eveneens te betreuren bij het kapseizen van de “Willy Alida” KW 44 waarbij de schipper is verdronken, het overboord slaan van een opvarende van de “Alina” DZ 3, een dodelijk ongeval met een visliet aan boord van de “Jan de Wit” FD 35, en het overboord slaan van een opvarende van de “Simon Senior” HD 30. Aan boord van de “Kornelis Romkes” UK 308 werd een opvarende ernstig gewond tijdens het vissen, toen hij werd getroffen door een losschietende haak.

### **Koopvaardij**

De overige 25 zaken in de koopvaardij betroffen 8 grondingen, 6 aanvaringen, 4 persoonlijke ongevallen tijdens ladingwerkzaamheden, oefeningen met reddingboten en een reparatie in de machinekamer, 1 brand in de accommodatie van een schip van de kleine handelsvaart. Verder werd eenmaal een beroep ingesteld bij de Voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart tegen een beslissing van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie.

Er werden 5 klachten tegen een kapitein bij de Raad behandeld. Van deze 5 klachten betrof het in 3 gevallen het overbeladen van het schip en in 2 gevallen het onvoldoende bemand zijn. Van de grondingen viel die van het Russische vrachtschip “Pioner Onegi” het meest op. Dit schip sloeg om, varende onder loodsaanwijzing, op de Westerschelde als gevolg van overbelading en te weinig stabiliteit en liep vervolgens aan de grond.

## **TUCHTRECHTELIJKE MAATREGELEN**

In 1996 werd 11 maal een ontzegging van de bevoegdheid uitgesproken, 5 maal voor de periode van 1 week, 4 maal voor 2 weken, 1 maal voor drie weken en 1 maal voor zes weken. Er werd 12 maal een berisping uitgesproken.

### **‘RECHT ZO (4)’**

Op vrijdag 21 juni 1996 heeft de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart de vierde uitgave van het boekje ‘Recht Zo’ tijdens een feestelijke bijeenkomst op de Raad, in aanwezigheid van de scribent A. Visser, ten doop gehouden.

## **NIEUWE LEDEN**

Op eigen verzoek heeft D. van Santen zijn plaats in de Raad beschikbaar gesteld. J.L. Schot van het Loodswezen District Scheldemonden is benoemd tot buitengewoon lid van de Raad. Als plaatsvervangend lid is hem opgevolgd P.H. Schiller van de Regionale Loodscorporatie Amsterdam-IJmond.

## **AFSCHEID J. KONINK VAN DE SI**

Op 13 december heeft J. Konink, Hoofd van de Afdeling Onderzoek Ongevallen van de Scheepvaartinspectie, op VUT-gerechtigde leeftijd afscheid genomen, na een periode van 25 jaar bij de SI. K.M. van der Velden is hem inmiddels als hoofd van de afdeling opgevolgd; G. Th. Koning is zijn opvolger.

## **TRANSPORTONGEVALLERAAD**

In het kader van het project Transportongevallenraad hebben enkele leden van de Raad een aantal kennismakingsbijeenkomsten bijgewoond bij de drie overige ongevalsraden. De Raad voor de Scheepvaart heeft op 24 april 1996 eveneens een dergelijke bijeenkomst georganiseerd.

## **Bijlage I**

### UITSPRAKEN VAN DE RAAD VOOR DE SCHEEPVAART 1 t/m 39 1996.

1. De aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig “Maria” UK 87, varende op de Noordzee, met het Nederlandse vissersvaartuig “Marretje” UK 32.
2. Het aan de grond raken van het Russische motorvrachtschip “Pioner Onegi”, afvarende onder loodsaanwijzing op de Westerschelde, in het Nauw van Bath, nabij Westketel.
3. De aanvaring van het Nederlandse containerschip “Ibn Bajjah”, varende in de Zuid Chinese zee, met het Panamese motorschip “Hua Hai”.
4. Het aan de grond lopen van de NederlandsAntilliaanse chemicaliëntanker “Jo Lønn”, nabij Mongkok Sebarok, Singapore.
5. De klacht van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie d.d. 18 mei 1995, tegen kapitein K. Koppejan van het ms. “Poseidon”.
6. Het ongeval aan boord van het Nederlandse RoRo-schip “Baltic Link”, gemeerd liggende in de haven van Terneuzen, waarbij een opvarende ernstig gewond raakte.
7. De klacht van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie d.d. 23 tot 25 december 1994, tegen kapitein W. Woudstra van het Nederlandse vrachtschip “Stera”.
8. De brand in de accommodatie van het Nederlandse vrachtschip “Stera”, gemeerd liggende in de haven van Aabenraa, Denemarken.
9. De aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig “Helena Elizabeth” TX 29, thuisvarende op de Noordzee, met de uitvarende sleephopperzuiger “Zaanstad”.
10. Het kapseizen van het Nederlandse vissersvaartuig “Willy Alida” KW 44, vissende op de Noordzee, waarbij de opvarende is verdrongen.
11. De brand in de schacht van de motorkamer van het Nederlandse vissersvaartuig “Geertuid Margreta” KW 32, varende op de Atlantische Oceaan.
12. Het kapseizen en ten gevolge daarvan zinken van het Nederlandse vissersvaartuig “Pieter Cornelis” WR 15, terwijl het vissende was op de Noordzee.
13. De klacht van het Hoofd van Scheepvaartinspectie tegen kapitein A.J. Oosterlee van de Nederlandse sleephopperzuiger “Delta”.
14. Het ongeval aan boord van het Nederlandse vrachtschip “Aros News”, ten anker liggende op de rede Ares, Spanje, waarbij tijdens een oefening met de hulpverleningsboot de kapitein ernstig gewond raakte.

15. De aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig “Neeltje Cornelis” HD 16, met het productieplatform “L13-FC-1”.
16. Het ongeval aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig “Alina” DZ 3, waarbij tijdens het vissen op de Noordzee een opvarende werd vermist.
17. Het aan de grond lopen op de Spaanse kust van het Nederlandse vrachtschip “Michel”, varende in de Golf van Biskaje.
18. Het stranden op de Deense kust, nabij Agger, van het Nederlandse motorschip “Linda”, nadat het in moeilijkheden was geraakt tijdens stormweer.
19. Uitspraak van de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart inzake op grond van artikel 18 van de Schepenwet ingestelde beroep tegen een beslissing van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie om geen verklaring af te geven als bedoeld in de Regeling voor bestaande ongecertificeerde vaartuigen die gebezigd worden voor de mosselzaad- of kokhanenvisserij, hetzij in de Zuidhollandse en Zeeuwse zeegaten, hetzij in de zeegaten welke in verbinding staan met de Waddenzee.
20. Het aan de grond raken ter hoogte van Lake Timsah (Suezkanaal) van het onder loodsaanwijzing varende Nederlandse containerschip “Nedlloyd Honshu”.
21. De aanvaring van het Nederlandse motorvrachtschip “Linda Marijke”, varende op de rivier de Humber in het Hawke ankergebied, met het ten anker liggende Russische vrachtschip “Mariya”.
22. Het aan de grond lopen van het Nederlandse vrachtschip “Waterman”, varende in de Deense wateren, ten zuiden van het eiland Funen (FYN), nabij ST. Svelma.
23. Het ongeval aan boord van het Nederlandse passagiersschip “Norse Lagan”, gemeerd liggende in de haven van Liverpool, waarbij tijdens het starten van de hoofdmotor I een opvarende ernstig gewond raakte.
24. Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de klacht tegen kapitein C.W.L.M. Leyten van het Nederlandse vrachtschip “Vesting”, wegens het op 7 en 8 juni 1995 varen terwijl het schip niet bemand was overeenkomstig de “Lijst van voorgeschreven Bemannig” (aanhangsel van het Certificaat van Deugdelijkheid); waardoor de kapitein zulks doende zich niet heeft gehouden aan de verplichtingen, zoals neergelegd in artikel 4, lid k, van de Schepenwet en artikel 113, eerste lid, van het Schepenbesluit 1965, ter zake niet behoorlijk bemand voor de te ondernemen reis en de zeewacht op de brug.
25. De aanvaring van het Nederlandse vrachtschip “Vesting”, met het Franse vissersvaartuig “Le Calypso”.
26. De brand na een explosie op 4 september 1995 in het nettenruim aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig “Lummetje”.

27. De aanvaring van het Britse vissersvaartuig “Larissa” FD 141 met de Maltezer bulkcarrier “Hero”.
28. Het aan de grond lopen bij de Blaabakflua vuurtoren van het Nederlandse motorvrachtschip “Sandettie”, varende van Mo-i-rana naar Wismar (Duitsland).
29. Het aan de grond raken van de Singaporese bulkcarrier “Blue Master”, varende op de Noordzee nabij de Zuid Steenbank.
30. De aanvaring van het Nederlandse motorvrachtschip “Willy” met het Nederlandse binnenvaartschip “Ambitie”, varende op de Westerschelde, nabij boei no. 33 (Gat van Ossensisse).
31. Het ongeval aan boord van het Engelse vissersvaartuig “Jan de Wit” FD 35, varende op de Noordzee, waarbij een opvarende tijdens werkzaamheden aan de lierwinch dodelijk gewond raakte.
32. De aanvaring van het Nederlandse vrachtschip “Eemsborg” met de Liberiaanse gastanker “Tarquin Mariner”.
33. De klacht tegen kapitein A.P. Bruijnooge van de Nederlandse sleephopperzuiger “Christophorus”, wegens het op 23 februari 1996 varen, terwijl het schip een geringer vrijboord had dan volgens het Certificaat van Uitwatering was geoorloofd en dat de kapitein zulks doende zich niet heeft gehouden aan de verplichting, zoals neergelegd in artikel 4, onder i, van de Schepenwet.
34. Het ongeval aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig “Kornelis Romkes” UK 308, waarbij tijdens het vissen op de Noordzee een opvarende ernstig gewond is geraakt.
35. De aanvaring van het Nederlandse vrachtschip “Nedlloyd Main”, varende op de rede van Singapore, met het Griekse bulkcarrier “Clipper Amaryllis”.
36. Het ongeval aan boord van het Nederlandse vrachtschip “Pietersgracht”, gemeerd liggende in de haven van Marchwood, Southampton (Verenigd Koninkrijk), waarbij tijdens het laadklaarmaken een opvarende in het ruim viel en ernstig gewond raakte.
37. De aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig “De Zwerver” OD 15, varende op de Noordzee, met het ten anker liggende Maltezer tankschip “Sea Merit”.
38. Het ongeval aan boord van het Nederlandse vissersvaartuig “Simon Senior” HD 30, vissende op de Noordzee, waarbij een opvarende te water raakte en verdronk.
39. De aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig “Wilhelmina” KW 173, met het Noorse ms. “Leonard”, op de Noordzee.

## Bijlage II

### Alfabetisch register

Naam	Nr.	Soort schip	Brt.	Aard van de ramp
Alina DZ 3	16	vissersvaartuig	45,28	ongeval
Ambitie	30	binnenvaartschip	1841,12	aanvaring
Aros News	14	vrachtschip	2561	ongeval
Baltic Link	6	roro	8833	ongeval
Blue Master	29	Singaporese bulkc.	20.578 GT	aan de grond raken
Blue Valley GO 4949	19	vissersvaartuig		beroep
Christophorus	33	sleehopperzuiger	859 GT	klacht
Clipper Amaryllis	35	Griekse bulkcarrier		aanvaring
De Zwerver OD 15	37	kotter	105	aanvaring
Delta	13	sleehopperzuiger	772 GT	klacht
Eemsborg	32	vrachtschip	1999	aanvaring
Geertuid MargrKW32	11	vissersvaartuig	2624	brand
Helena Elizabeth	9	vissersvaartuig	1574	aanvaring
Hua Hai	3	motorschip	33405	aanvaring
Hero	27	bulkcarrier	11,356 GT	aanvaring
Ibn Bajjah	3	containerschip	33405	aanvaring
Jan de Wit FD 35	31	Brits vissersvaartuig	322	ongeval
Jo Lønn	4	chemicaliëntnk.	21568,58	aan de grond lopen
Kornelis Romkes UK 308	34	vissersvaartuig	323 GT	ongeval
Larissa	27	vissersvaartuig	361 GT	aanvaring
Le Calypso	25	vissersvaartuig		aanvaring
Leonard	39	Noors vrachtschip	974	aanvaring
Linda	18	motorschip	1071 GT	gestrand
Linda Marijke	21	motorvrachtschip	1359 GT	aanvaring
Lummetje UK 114	26	vissersvaartuig	304	brand
L13-FC-1	15	produktieplatform		aanvaring
Mariya	21	vrachtschip		aanvaring
Maria UK 87	1	viskotter	346	aanvaring
Marretje UK 32	1	viskotter	178 GT	aanvaring
Michel	17	vrachtschip	1576 GT	aan de grond lopen
Nedlloyd Honshu	20	containerschip	56.248 GT	aan de grond lopen
Nedlloyd Main	35	vrachtschip	11982	aanvaring
Neeltje CornelisHD16	15	vissersvaartuig	275 GT	aanvaring
Norse Lagan	23	passagiersschip	21717	ongeval
Pieter Cornelis WR15	12	vissersvaartuig	68	gekapseisd
Pietersgracht	36	vrachtschip	5998	ongeval
Pioner Onegi	2	motorvrachtschip	6780	aan de grond lopen
Poseidon	5	sleehopperzuiger	5019 GT	klacht
Sandettie	28	motorvrachtschip	852	aan de grond lopen
Sea Merit	37	Maltezer tankschip		aanvaring

Simon Senior HD 30	38	boomkorkotter	331	ongeval aan boord
Stera klacht	7	vrachtschip	681	klacht
Stera	8	vrachtschip	681	brand
Tarquin Mariner	32	Liberiaanse gastanker		aanvaring
Vesting	24	vrachtschip	1587	klacht
Vesting	25	vrachtschip	1587	aanvaring
Waterman	22	vrachtschip	798	aan de grond lopen
Wilhelmina KW 173	39	rondvisser/spanvisser	152	aanvaring
Willy	30	motorvrachtschip	851 GT	aanvaring
Willy Alida KW 44	10	vissersvaartuig	38,29	gekapseisd
Zaanstad	9	sleehopperzuiger	1574 GT	aanvaring

### **Bijlage III**

Overzicht van de in de uitspraken gegeven aanbevelingen, opmerkingen, waarschuwingen en lering.

#### **1. GROTE EN KLEINE HANDELSVAART**

##### **a. Navigatie**

Ondanks het feit dat op velerlei navigatieapparatuur alarmfuncties zijn aangebracht, is het zorgvuldig wachtlopen op de brug onontbeerlijk voor een veilige navigatie. 3/96

De Raad betuigt zijn instemming met de vlootcirculaire 210/95 die Nedlloyd Lijnen BV aan zijn schepen verstuurd heeft.

In deze circulaire worden kapiteins verzocht de volgende maatregelen in de procedure van het wachtlopen op de brug op te nemen:

- op volle zee, met uitzondering van drukke vaarroutes, dient het wachtalarm altijd bij te staan;
- schepen dienen op volle zee op een afstand van ten minste 1 mijl gepasseerd te worden.

3/96

Indien een schip, en zeker een schip dat dwarswinds vallen moet vermijden, vanwege het slechte weer moet gaan bijliggen is het verstandiger om op handsturen over te gaan.

18/96

Het volgen van de weerberichten is een goede zeemanschappelijke gewoonte. Het geeft een kapitein de mogelijkheid om vooruit te zien in welke situatie zijn schip mogelijk gaat belanden en geeft hem de gelegenheid daar waar dat mogelijk is hierop te anticiperen door zijn schip extra op zeevastheid te controleren, een andere route te kiezen of te gaan schuilen of ankeren. 18/96

Kapiteins dienen loodsen te wijzen op de beperkingen van het schip, hen te adviseren bij manoeuvres en loodsmanoeuvres op hun juistheid te beoordelen en de uitvoering ervan te controleren. 20/96

Diegenen die de wacht hebben dienen zich te allen tijde te houden aan de door de kapitein gegeven orders. 21/96

Tijdens het navigeren in nauwe vaarwaters dient men zodanig te navigeren dat alle beschikbare navigatiehulpmiddelen volledig benut worden om een veilige doorvaart te garanderen. Onder deze hulpmiddelen vallen zeer zeker de vuurtorens met hun specifieke sectoren.

Bij het uitzetten van de koers dient men ook met deze hulpmiddelen rekening te houden.

22/96

Indien de omstandigheden het toelaten dient het schip, dat verplicht is uit te wijken voor een ander schip, bijtijds ruim voldoende maatregelen te nemen om goed vrij te blijven van het

andere schip, dit op veilige afstand te passeren en goed te volgen totdat het goed vrij is. 27/96

Voorals indien het zicht beperkt is dient er op schepen die niet zijn uitgerust met ARPA een radarplot, ook op grotere afstand, te worden bijgehouden teneinde tijdig te kunnen bepalen of er een gevaar voor aanvaring kan ontstaan. 27/96

Bij twijfel over een veilig verloop van het voorbijvaren dienen schepen op VHF-kanaal 16 contact met elkaar op te nemen of aandachtsseinen te geven. 27/96

De kartering van rotspunten en -eilandjes in de Noorse kustwateren en fjorden is veelal gebaseerd op oude hydrografische opnames, soms van voor 1900. De ligging hiervan en de aangegeven dieptes zijn daarom niet altijd even nauwkeurig en het is onverstandig om, en zeker bij duisternis en slecht weer, buiten de aangegeven vaarwegen tussen rotspartijen door te varen. 28/96

Voor de navigatie dient gebruik gemaakt te worden van alle beschikbare middelen. De kapitein had in dit geval voldoende middelen beschikbaar doch gebruikte ze niet, waardoor hij de koers en de positie van een ander schip verkeerd beoordeelde, met een aanvaring als gevolg. 30/96

Bij ankeren onder minder goede omstandigheden dient met de mogelijkheid van krabben rekening te worden gehouden en dient de ankerplaats zodanig te worden gekozen en dienen zodanige maatregelen te worden genomen dat dit tijdig kan worden opgevangen. 32/96

Door het niet beschikbaar hebben op de brug van middelen om zichtpeilingen te nemen, ontzegde de kapitein zich de meest directe en betrouwbare methode om te detecteren of zijn schip verdaagde. Reders dienen hun kapiteins deze middelen te verschaffen en de Scheepvaartinspectie dient op de aanwezigheid van de voorgeschreven peilinrichtingen-/peiltoestellen toe te zien. 32/96

Voordat men met een vaartuig afspraken maakt dient onomstotelijk vast te staan met welk vaartuig men deze afspraken gaat maken. Dit geldt in het bijzonder als men afspraken maakt die in strijd zijn met de Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee. 35/96

Een goede brugorganisatie, waarbij ook duidelijke afspraken worden gemaakt omtrent de taakverdeling, is onontbeerlijk voor een veilige navigatie. 35/96

## **b. Varen onder loodsaanwijzing**

Een overbeladen over zijn merk liggend schip met een te geringe stabiliteit kan, zonder dat er één politie- of havenautoriteit dan wel loods op let, uit Antwerpen vertrekken, over de Schelde varen en een scheepsramp veroorzaken, die in dit geval gelukkig geen ernstige milieuschade tot gevolg had. 2/96

Bezien hoe beter uitvoering gegeven kan worden aan de voorgeschreven meldingsplicht van de registerloodsen, en ook overigens bezien, in overleg met havenautoriteiten, hoe voorkomen zou kunnen worden dat een dergelijk schip vertrekt. 2/96

Wederom blijkt uit deze ramp hoe belangrijk het is dat de adviezen van loodsen zeer nauwkeurig gevolgd, gecontroleerd en waar nodig gecorrigeerd worden. Om dit naar behoren te kunnen doen dienen er geen andere taken te worden uitgevoerd die belemmeringen voor dit volgen en controleren kunnen inhouden. 21/96

In een druk en nauw vaarwater varend, 's nachts en zonder loods, is het verstandig een tweede man als uitkijk op de brug te hebben. 30/96

Schepen, die verplicht zijn om gebruik te maken van de diensten van een loods, dienen dit ook daadwerkelijk te doen. 30/96

### **c. Het voorkomen van schade en ongevallen**

De reder heeft in dit geval de kapitein “verzocht om te bezien” en “to do his best” om alle lading mee te nemen. De kapitein heeft hieraan gevolg gegeven, waardoor de stabiliteitswaarden van zijn schip onder de vereiste criteria kwamen te liggen. De kapitein heeft zich waarschijnlijk onvoldoende gerealiseerd, dat er letterlijk nog maar een harde zucht dwarswind nodig was om zijn schip te doen scheefvallen. 2/96

Omdat het schip een laag vrijboord had, kwam reeds bij een kleine slagzij het dek onder water en nam de stabiliteit desastreus af waardoor het schip zich, mede onder invloed van de harde dwarswind, niet meer kon oprichten. 2/96

Bij het bochten met een rank schip is het niet verstandig om dit met grote snelheid te doen; indien het schip flink slagzij maakt en men de draai wil stutten zal teveel tegenroer de slagzij doen toenemen. 2/96

Het betreden van liftrecessen en -schachten is levensgevaarlijk. Opvarenden dienen hiervan doordrongen te zijn. 6/96

Veiligheidsvoorzieningen dienen regelmatig te worden getest en bij defecten zo spoedig mogelijk te worden gerepareerd. 6/96

Alvorens een lift in beweging wordt gezet, dient er gecontroleerd te zijn of de werkweg van de lift vrij is en of personeel in de buurt is gewaarschuwd. 6/96

Indien de werkweg van de lift door de operator niet geheel kan worden overzien, dient gebruik te worden gemaakt van een reepsgast, die dit wel kan zien en tevens in verbinding met de operator staat. 6/96

Gezien het bouwjaar van de "Stera" waren brandmelders in de accommodatie niet vereist. De Raad beveelt reders, van schepen die onder dezelfde categorie vallen, aan de plaatsing van deze melders alsnog in overweging te nemen. 8/96

Ook het houden van een doeltreffende havenwacht is een onderdeel van een goede en veilige bedrijfsvoering aan boord en het in gebreke blijven hierbij, getuigt niet van goed zeemanschap. 8/96

Schippers/kapeins brengen routinematig en onbewust dan wel puur uit winstbejag hun schip en bemanning in een onveilige situatie door het over zijn merk te laden. 13/96

Het is een goede zaak dat er wordt gecontroleerd op het varen met voldoende vrijboord. Bij de waarneming of controle en het opmaken van een eventueel proces-verbaal dient vervolgens door de controleurs de nodige zorgvuldigheid te worden betracht. 13/96

Bij kranen voor hulpverleningsboten is het wenselijk dat een duidelijke uitleg van de bedieningsknoppen van de kraan aanwezig is, zowel in het instructieboek van de kraan als bij de kraan zelf.

Een controlelamp op de bedieningskast die aangeeft dat de winch van de kraan elektrisch geactiveerd is, is een middel om de veiligheid van het systeem te vergroten.

Reddingsmiddelen en systemen dienen vóór de overdracht van een schip, ook door de bemanning, onder toezicht van Scheepvaartinspectie of anderszins, beproefd te worden. 14/96

Kapiteins, schippers en overige leden van de bemanning dienen zich ervan bewust te zijn dat overmatig alcoholgebruik schip en bemanning in gevaar kan brengen. Bovendien kan hierdoor de doeltreffendheid van acties, die, als gevolg van door alcoholgebruik ontstane calamiteiten, ondernomen moeten worden, verminderen of teniet gedaan worden. 16/96

Volgens de criteria, betreffende het gebruik van alcohol aan boord van schepen, zoals vastgelegd door de OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) zou het alcoholgebruik van de kapitein van de "Michel" neerkomen op 15 units. (Volgens de richtlijnen van het OCIMF moet voor 30 cl bier met een alcoholpromillage van meer dan 4 procent, 2,5 units gerekend worden en voor 10 cl wijn 1 unit. Deze richtlijnen geven ook aan dat na de laatste inname van alcohol, voor iedere gedronken unit, een uur gewacht moet worden voordat men de verantwoording van de wacht aan boord mag nemen.)

Voor het verantwoord functioneren als kapitein en chef van de wacht op de brug zou de kapitein volgens de OCIMF richtlijnen, die functie pas hebben mogen hervatten vijftien uur na het tijdstip van de laatste inname van alcohol, in dit geval de ochtend van 11 juni om 10.00 uur.

In de tankvaart is het beleid ten aanzien van alcohol, geënt op de OCIMF richtlijnen, in grote mate doorgevoerd. Ook in andere scheepvaartsectoren zijn er reders die deze richtlijnen verplicht hebben gesteld.

De Raad beveelt reders, die nog geen duidelijke voorschriften ten aanzien van deze materie hebben gegeven, aan dit te doen. 17/96

Nadat een schip beladen is, dient er voor vertrek naar zee een stabiliteitsberekening te worden gemaakt. Het geeft een kapitein bovendien een papier waarmee hij kan aantonen hoe hij zijn schip had beladen. 18/96

Gepakketeerd hout aan dek is geen deklust hout zoals omschreven in artikel 44 van Bijlage I van het Schepenbesluit 1965, waarbij met een geringere stabiliteit mag worden gevaren.

18/96

Bij pakketten hout van ongelijke afmetingen zal er minder gewicht kunnen worden meegenomen dan men met andere houtladingen gewend is. De verdeling tussen ruumlading en deklust dient hierbij goed in de gaten te worden gehouden met het oog op de stabiliteit.

18/96

Het is goede zeemanschap, zelfs voorgeschreven en te noteren in het scheepsdagboek, om sjorringen regelmatig te inspecteren en zonodig stijf te zetten. Het aantal te zetten sjorringen bij vervoer aan dek van gepakketeerd hout is opgenomen in Bekendmaking aan de Scheepvaart no. 166/1981.

18/96

De Raad beveelt rederijen aan tijdig voldoende te investeren in de opleiding van haar kapiteins en officieren, indien zij voorbestemd zijn om dienst te doen op schepen die door hun grootte of afwijkend patroon, problemen zouden kunnen opleveren voor een veilige bedrijfvoering.

20/96

De Raad beveelt aan dat, na een reparatie aan een motor, eerst alleen met lucht gestart dient te worden en na een degelijke controle pas met brandstof gestart mag worden.

23/96

De Raad beveelt aan dat bij reparaties als de onderhavige, verwijderde onderdelen zodanig systematisch worden gerangschikt dat zij direct worden opgemerkt.

23/96

De Raad spreekt de hoop uit dat kapiteins van baggervaartuigen door de uitspraken “Poseidon” 5/1996, “Delta” 13/1996 en nu de “Christophorus”, er van doordrongen worden dat van een gedoogbeleid of gewoonterecht geen sprake is, en dat de diepgang van hun schepen, zoals vastgelegd in het Certificaat van Uitwatering, nimmer overschreden dient te worden.

33/96

Het lopen of werken op de schilden boven een geopend ruim, zonder veiligheidsvoorzieningen, is gevaarlijk en verboden.

36/96

De scheepsleiding, te beginnen bij de kapitein, en ook de scheepsveiligheidscommissie, dienen werkwijzen en -omstandigheden voortdurend kritisch te bezien op veiligheid. Dat iets al jaren zo gebeurt wil niet zeggen dat het reeds daarom ook veilig is, hetgeen door dit ongeval aangetoond is.

36/96

#### **d. Gevaarlijke stoffen en gestorte lading**

-

## 2. ZEEVISSERIJ

### a. Navigatie

Het niet tijdig uitwijken van het ene vissersvaartuig en de inschatting van de ander dat hij met een niet uitwijkende en doordouwende collega te doen had, leidde uiteindelijk tot een aanvaring. 10/96

Onderbemand varen is onverantwoordelijk. Het leidt tot vermoeidheid en moeilijke situaties kan men minder goed meester, met daardoor een grote kans op ongevallen. 10/96

Schippers dienen er voor te waken dat niet gediplomeerd personeel op de brug alleen de wacht loopt. Het is niet alleen verboden doch brengt ook de veiligheid van eigen schip en bemanning alsmede van anderen in gevaar. 15/96

Ook tijdens de visserij, varend tijdens een trek, dient de wachtarminstallatie aangezet te worden indien er uitsluitend door een chef van de wacht op de brug wordt wachtgelopen en de bedrijfsomstandigheden het buiten werking stellen niet rechtvaardigen. 15/96

De Raad herhaalt voorts een waarschuwing uit 1975 en 1994:  
Wanneer de automatische stuurinrichting bijstaat en er is slechts één man op wacht, blijkt dit wederom aanmerkelijke gevaren met zich mee te brengen, vooral indien de betreffende wachtsman zijn verantwoordelijkheid niet voldoende bewust is, en 's nachts in een veelal warm stuurhuis op een stoel gaat zitten. Het is de taak van de schippers om aan deze gevaren aandacht te besteden. 15/96

Op zee dienen schepen te allen tijde uit te luisteren op het VHF veiligheidskanaal 16. Schippers dienen hierop toe te zien. 15/96

Doorvaren na een aanvaring zonder met het andere schip, of platform, contact op te nemen en de naam van zijn schip, thuishaven en haven van bestemming op te geven is verboden. 15/96

Er dient een goede uitkijk te worden gehouden. 27/96

Indien de omstandigheden het toelaten dient het schip, dat verplicht is uit te wijken voor een ander schip, bijtijds ruim voldoende maatregelen te nemen om goed vrij te blijven van het andere schip, dit op veilige afstand te passeren en goed te volgen totdat het goed vrij is. 27/96

Bij twijfel over een veilig verloop van het voorbijvaren dienen schepen op VHF-kanaal 16 contact met elkaar op te nemen of aandachtsseinen te geven. 27/96

Het verkeersscheidingsstelsel dient haaks, of nagenoeg haaks, te worden gekruist. Door dit niet te doen wordt de kans op het ontstaan van gevaarlijke naderingssituaties vergroot. 27/96

Voorschrift 17 betreft de maatregelen van het schip dat koers en vaart moet behouden. De wijsheid van sub c van dit voorschrift wordt door deze aanvaring bevestigd.

Voorschrift 17 sub c behelst: een vaartuig dat koers en vaart moet behouden, dat maatregelen neemt ter vermijding van een aanvaring omdat hem duidelijk is geworden dat het uitwijkplichtige schip niet de passende maatregelen neemt, dient, wanneer de omstandigheden het toelaten, geen koers naar bakboord te wijzigen wanneer dat schip zich aan zijn eigen bakboordszijde bevindt. 27/96

Schippers dienen zich bewust te zijn dat door te veel routine de veiligheid al snel in het gedrang komt.

Zij dienen hun bemanning telkenmale te wijzen op de specifieke gevaren die in visserij voor kunnen komen om zodoende het veiligheidsbesef aan boord te bevorderen. 31/96

Gewoon naar buiten kijken is de eerste en belangrijkste handeling om een aanvaring te voorkomen. 37/96

Na een gegeven roerorder of een instelling op de stuurautomaat, moet het een routine zijn om te controleren of het roer, en dus ook het schip, de gewenste richting uitdraait. 37/96

Het ontsteken van de verlichting op de brug tijdens nachtelijke uren, beperkt het uitkijken en dient voorkomen te worden. Om bij te lichten kan het beste gebruik worden gemaakt van een kleine zaklamp met een afgeschermd, bij voorkeur rood, licht. 37/96

Wederom is gebleken dat het niet houden van goede uitkijk tot een aanvaring kan leiden. 39/96

Schippers van vissersvaartuigen dienen er op toe te zien dat er wordt uitgeluisterd op VHF-kanaal 16. Door niet uit te luisteren ontzegt men zich de mogelijkheid van alarmering door anderen voor een naderende gevaarlijke situatie. 39/96

## **b. Vistuigen en Scheepswerkzaamheden**

Het verlenen van ontheffing van een slipblok in de giek dient te worden gezien in het licht van het varen met een verminderde bemanning, alsmede in het licht van de eisen voor de stabiliteit, gesteld voor schepen gebouwd voor 1967. 10/96

Het betreden van beperkte ruimten waarin zich ronddraaiend materieel bevindt dient vermeden te worden.

Indien het toch noodzakelijk is om deze ruimten te betreden, dienen er goede afspraken gemaakt te worden.

Indien duidelijke werkafspraken zijn gemaakt dienen alle partijen zich aan die afspraken te houden. 31/96

Het is verstandig om, voorzover mogelijk en vooral bij zeegang, uit de werkweg van tuig te blijven dat onder spanning staat dan wel door een plotselinge beweging van het schip onder spanning kan komen te staan. 34/96

Vissers dienen het toepassen van de aanbevelingen uit het eindrapport van de projectgroep ‘Veiligheid aan boord van vissersvaartuigen’, waaronder het dragen van veiligheidshelmen tijdens werkzaamheden met de vistuigen, te overwegen. 38/96

Een aan dek gelegde kuil dient, zeker bij slecht weer, routinematig te worden afgestopt. 38/96

Het is veelal niet strikt noodzakelijk voor opvarenden om op het net te staan; dit dient vermeden te worden. 38/96

### **c. Het voorkomen van schade en ongevallen**

Als de EPIRB binnenliggend ter voorkoming van diefstal wordt opgeborgen, dient dat zodanig te geschieden dat hij bij vertrek weer wordt teruggeplaatst. 10/96

Eigenaren van oudere vissersvaartuigen dienen na te gaan of in de loop der jaren, door de toename van het gewicht van hun schip, de stabiliteit niet is verslechterd. 10/96

Erop toezien dat bij de bouw of reparatie van vissersvaartuigen de hand wordt gehouden aan het gestelde in het Vissersvaartuigenbesluit artikel 83 lid 8.2 en 12, betreffende het construeren en afschermen van olieleidingen, zodanig dat olienevel of olielekage op hete oppervlakken wordt voorkomen. 11/96

Schippers van vissersvaartuigen dienen meer aandacht te besteden aan het beproeven en gebruiken van brandbestrijdingsmiddelen en uitvoering te geven aan artikel 241 van het Vissersvaartuigenbesluit, hetwelk voorschrijft dat ieder bemanningslid tenminste eenmaal per maand aan een oefening in het blussen van brand dient deel te nemen. 11/96

Reders/eigenaren van vissersvaartuigen dienen de hand te houden aan hun verplichting om de schipper de middelen te verschaffen die hij behoeft, w.o. cursussen en oefentijd, teneinde te kunnen voldoen aan de op hem rustende verplichtingen en verantwoordelijkheden ingevolge het Vissersvaartuigenbesluit. 11/96

Gezien het kenteren in 1995 van twee kotters, gebouwd in de jaren 1960 en 1961 ( de WR 15 en de KW 44 ), beveelt de Raad de daartoe bevoegde autoriteiten aan, het verlenen van een ontheffing voor slipblokken, voor dit soort schepen, te heroverwegen. 12/96

Kapiteins, schippers en overige leden van de bemanning dienen zich ervan bewust te zijn dat overmatig alcoholgebruik schip en bemanning in gevaar kan brengen. Bovendien kan hierdoor de doeltreffendheid van acties, die, als gevolg van door alcoholgebruik ontstane calamiteiten, ondernomen moeten worden, verminderen of teniet gedaan worden. 16/96

Volgens de criteria, betreffende het gebruik van alcohol aan boord van schepen, zoals vastgelegd door de OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) zou het alcoholgebruik van de kapitein van de “Michel” neerkomen op 15 units. (Volgens de richtlijnen van het OCIMF moet voor 30 cl bier met een alcoholpromillage van meer dan 4 procent, 2,5 units gerekend

worden en voor 10 cl wijn 1 unit. Deze richtlijnen geven ook aan dat na de laatste inname van alcohol, voor iedere gedronken unit, een uur gewacht moet worden voordat men de verantwoording van de wacht aan boord mag nemen.)

Voor het verantwoord functioneren als kapitein en chef van de wacht op de brug zou de kapitein volgens de OCIMF richtlijnen, die functie pas hebben mogen hervatten vijftien uur na het tijdstip van de laatste inname van alcohol, in dit geval de ochtend van 11 juni om 10.00 uur. In de tankvaart is het beleid ten aanzien van alcohol, geënt op de OCIMF richtlijnen, in grote mate doorgevoerd. Ook in andere scheepvaartsectoren zijn er reders die deze richtlijnen verplicht hebben gesteld.

De Raad beveelt reders, die nog geen duidelijke voorschriften ten aanzien van deze materie hebben gegeven, aan dit te doen. 17/96

Gasflessen aan boord zijn levensgevaarlijk en dienen op het open dek op een veilige goed geventileerde plaats te zijn opgeslagen. 26/96

Een gasinstallatie aan boord vereist goedkeuring van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie. 26/96

Bij bestrijding van een brand aan boord van een schip is een duidelijke leiding en coördinatie, alsmede kennis van een geoefendheid in brandbestrijding noodzakelijk. 26/96

Schippers van vissersvaartuigen dienen een brandbestrijdingscursus te volgen. 26/96

Schippers/eigenaren dienen hun schip te controleren of er een propaangasinstallatie aan boord is of losse gasflessen, het Vissersvaartuigenbesluit erop na te slaan en na te gaan of de plaatsing en installatie is goedgekeurd door de Scheepvaartinspectie. 26/96

Door onmiddellijk het ‘Geneeskundig handboek voor de Scheepvaart’ te raadplegen, constateerde de schipper dat de verwonding ernstig was en het slachtoffer, na overleg met de arts aan de wal, zo snel mogelijk naar een ziekenhuis moest voor behandeling, waarop hij direct de netten heeft gehaald en met volle kracht koers heeft gezet naar de haven. 34/96

Het is voor zijn eigen lijfsbehoud van belang dat een opvarende van een vissersvaartuig kan zwemmen. 38/96

Een overboord geslagen visserman komt veelal om het leven omdat hij geen geschikte thermisch geïsoleerde kleding draagt en geen reserve drijfvermogen heeft, ingebouwd in de kleding dan wel van een geschikte reddingsgordel. Indien het lukt om hem, veelal in onderkoelde toestand, bij het schip te krijgen, ontbreekt de kennis hoe een onderkoeld slachtoffer aan boord gehaald en behandeld moet worden, en bezwijkt hij alsnog. 38/96

Schippers dienen bij een ongeval met gewonde slachtoffers, zodra de situatie het toelaat, het Geneeskundig Handboek te raadplegen om na te gaan hoe het beste te handelen. 38/96

Bij werkzaamheden aan dek dienen opvarenden een persoonlijke uitrusting te dragen die hen bij overboord gaan de beste kansen op overleven geeft. De projectgroep ‘Veiligheid aan

boord van vissersvaartuigen' heeft hiervoor in haar eindrapport aanbevelingen gedaan.

38/96

Schippers dienen zich te verdiepen in de wijze waarop een (bewusteloze) drenkeling zo snel mogelijk aan boord kan worden gehaald. Het gebruik van de door bovengenoemde projectgroep aanbevolen werplijn dient mede te worden beschouwd.

38/96

De slechte reputatie, dat vissersvaartuigen pas op het laatste moment uitwijken, leidde er in dit geval toe dat een collega-schipper te laat opriep om te waarschuwen voor het naderende schip en dat de stuurman van het naderende schip veronderstelde, dat het vissersvaartuig wel op het allerlaatst zou uitwijken.

39/96

#### **d. Gevaarlijke stoffen en gestorte ladingen**

### **3. ZEESLEEPVAART - OFF SHORE**

#### **a. Navigatie**

-

#### **b. Scheepswerkzaamheden**

-

#### **c. Het voorkomen van schade en ongevallen**

Volgens de criteria, betreffende het gebruik van alcohol aan boord van schepen, zoals vastgelegd door de OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) zou het alcoholgebruik van de kapitein van de "Michel" neerkomen op 15 units. (Volgens de richtlijnen van het OCIMF moet voor 30 cl bier met een alcoholpromillage van meer dan 4 procent, 2,5 units gerekend worden en voor 10 cl wijn 1 unit. Deze richtlijnen geven ook aan dat na de laatste inname van alcohol, voor iedere gedronken unit, een uur gewacht moet worden voordat men de verantwoording van de wacht aan boord mag nemen.)

Voor het verantwoord functioneren als kapitein en chef van de wacht op de brug zou de kapitein volgens de OCIMF richtlijnen, die functie pas hebben mogen hervatten vijftien uur na het tijdstip van de laatste inname van alcohol, in dit geval de ochtend van 11 juni om 10.00 uur. In de tankervaart is het beleid ten aanzien van alcohol, geënt op de OCIMF richtlijnen, in grote mate doorgevoerd. Ook in andere scheepvaartsectoren zijn er reders die deze richtlijnen verplicht hebben gesteld.

De Raad beveelt reders, die nog geen duidelijke voorschriften ten aanzien van deze materie hebben gegeven, aan dit te doen.

17/96

#### **d. Gevaarlijke stoffen en gestorte ladingen**

-

#### 4. ZEIL- EN RECREATIEVAART

##### a. **Navigatie**

-

##### b. -

-

##### c. **Het voorkomen van schade en ongevallen**

-

#### 5. VERKEERSBEGELEIDINGSSYSTEMEN/POSTEN-KUSTWACHT- OVERIGE INSTANTIES

Zoals uit het onderzoek ter zitting gebleken is, geven zandzuigers de diepgang van hun schip in het algemeen niet door aan de verkeersdienst van het gebied waar zij opereren. De Raad is van oordeel dat ook deze schepen dit behoren te doen. 5/96

Kapiteins en schippers dienen zich bewust te zijn dat, ondanks begeleidingssystemen, zij als eersten verantwoordelijk blijven voor de veiligheid van schip en opvarenden en dat zij de “Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee” 1972 dienen na te leven.

Alleen afgaan op de informatie die wordt verstrekt door een verkeersleider getuigt niet van goede zeemanschap en is onaanvaardbaar. 9/96

Indien havenautoriteiten, politie dan wel Kustwacht vaststellen dat een schip onvoldoende bemand is, dient de Scheepvaartinspectie te worden ingelicht. 10/96

Bezien of bij mijnbouwinstallaties pijpleidingen of zogenaamde ‘risers’ niet aan de binnenzijde van de poten van een platform omhoog kunnen worden gevoerd in plaats van aan de kwetsbare buitenzijde. 15/96

## **Samenstelling Raad voor de Scheepvaart tot en met 31 december 1998.**

Adres Raad voor de Scheepvaart:  
Oudebrugsteeg 11, 1012 JN AMSTERDAM  
Tel.: 020 - 6220477  
Fax : 020 - 6264252

### VOORZITTER:

010783 mr. U.W. baron Bentinck  
**Vice-president Arrondissementsrechtbank Amsterdam**

### PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS:

010187 mr. P.J. Bijleveld  
**Oud-vice-president Gerechtshof 's-Gravenhage**

010289 mr. D. Roemers  
**Vice-president van het College van Beroep voor het Bedrijfsleven**  
(In het bijzonder voor zaken betr. zeebrief Nederlandse-Antillen.)

010191 mr. P. Neleman  
**Raadsheer Hoge Raad der Nederlanden**

### GEWONE LEDEN:

010191 R.M. Heezius  
**Kapitein grote handelsvaart**

010193 Commandeur b.d. E. Bakker

### BUITENGEWONE LEDEN:

010179 N.J. Pronk  
**Schipper ter zeevisvaart**

010183 T.B. Bouwman  
**Reder kleine handelsvaart**

010183 ir. W. de Jong  
**Electrotechnicus**

010385 P.S.W. Haseloop  
**Oud-kapitein kleine handelsvaart**

- 010187 ir. C. Verdonk  
**Scheepsbouwkundige grote handelsvaart**
- 010187 ing. W. Visser  
**Scheepsbouwkundige zeevisserij**
- 010191 H. Ellens  
**Oud-scheepswerktuigkundige**
- 010191 W.A. Mulock Houwer  
**Reder grote handelsvaart**
- 010191 J. Romkes  
**Reder zeevisserij**
- 010191 ir. M.J. van der Wal  
**Scheepsbouwkundige kleine handelsvaart**
- 010195 A.J. Both  
**Kapitein grote handelsvaart**  
(In het bijzonder voor zaken betr. zeebrief Nederlandse-Antillen.)
- 010195 L.J. de Graaff  
**Kapitein zeesleepvaart**
- 010195 ir. R.K. Hansen  
**Werktuigkundige**
- 010195 mr. J.C. Lems  
**Adjunct-directeur Scheepvaart Gem. Havenbedr. Rotterdam (Loodswezen)**
- 010195 J.L. Schot  
**Registerloods Vlissingen**

PLAATSVERVANGENDE LEDEN:

- 010183 A. van de Ree  
**Schipper ter zeevisvaart**
- 010187 J. van Urk  
**Oud-schipper ter zeevisvaart; havenmeester Urk**
- 280788 P.W. Vroon  
**Directeur Rederij Vroon B.V.**

- 010191 J.B. van Haaster  
**Oud-scheepswerktuigkundige**
- 010195 Vice-Admiraal J.L.A. van Aalst  
**Inspecteur-Generaal voor de Krijgsmacht**
- 010195 H. Bais  
**Schipper ter zeevisvaart**
- 010195 J. Herlé  
**Kapitein grote handelsvaart**
- 010195 J.F. Jongbloed  
**Kapitein grote handelsvaart**
- 010195 F. Karmelk  
**Kapitein kleine handelsvaart**
- 010195 P.J. Lensen  
**Scheepswerktuigkundige**
- 010195 D.P. Makkinje  
**Reder kleine handelsvaart**
- 010195 H. Reijne  
**Kapitein grote handelsvaart**
- 010495 G.J. Wiegman  
**Kapitein kleine handelsvaart**
- 01-02-96 P.H. Schiller  
**Loodsdienstleider Regionale Loodsen Corporatie Amsterdam-IJmond**

SECRETARIS:

010695 mr. D.J. Pimentel

PLV. SECRETARIS:

010195 mr. C.J.R. Eijsbouts  
**Advocaat en procureur Trenité Van Doorne**

**Amsterdam, 10 maart 1997**