

Nr. 59

9944

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het stoomschip „Waterman” met het Italiaanse stoomschip „Merit” op de Atlantische Oceaan.
Betrokkene: de 2de stuurman G. Bos.

Op 14 maart 1957 is het stoomschip „Waterman”, dat op de reis van Rotterdam naar Halifax varende was in de Atlantische Oceaan, in aanvaring gekomen met het tegenkomende Italiaanse stoomschip „Merit”.

In overeenstemming met het voorstel van de inspecteur-generaal voor de scheepvaart besliste een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld bij artikel 29 der Schepenwet, dat de raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze aanvaring en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze aanvaring niet mede te wijten is aan de schuld van de 2de stuurman, Gerard Bos, wonende te Rotterdam.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van 17 september 1957, in tegenwoordigheid van de hoofdinspecteur voor de scheepvaart.

De raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek der Scheepvaartininspectie, waarbij processen-verbaal van de verhoren van de kapitein, de 2de stuurman en de 4de stuurman, zomede van de te Brest en Rotterdam afgelegde scheepsverklaringen en een kopie van een brief van de consul te Brest aan de Nederlandse ambassade te Parijs, benevens de dek- en machinekamerjournalen en de brug- en machinekamer manoeuvreerboekjes, en hoorde de 2de stuurman, voornoemd, als betrokkene buiten ede. Als getuige onder ede hoorde de raad kapitein J. C. Flack.

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

Uit de verklaringen en bescheiden is de raad het volgende gebleken:

Het stoomschip „Waterman” is een Nederlands schip, toebehorende aan de Staat der Nederlanden. Het meet 9177 brutoregister-ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door twee stoomturbines van samen 9350 pk.

Op 11 maart 1957, te 20.06 uur, vertrok de „Waterman”, met aan boord 845 emigranten met hun bagage, van Rotterdam met bestemming Halifax. De diepgang was voor 15'06", achter 21'. De bemanning bestond, inclusief de kapitein, uit 206 personen. Men ondervond aanvankelijk goed weer, maar op 13 maart op de E.W. nam de wind toe tot Z.Z.W.-6; het schip stampte zwaar en slingerde en nam veel water over. De kapitein was 14 maart te 0 uur bij het overgeven van de wacht door de 3de stuurman aan de 1ste stuurman op de brug en gaf order te worden geroepen, indien

het schip zwaarder zou gaan stampen. Voorts zette de kapitein in het wachtboekje hem te 7 uur te roepen. Dit is gebeurd door de 4de stuurman; hij deelde de kapitein geen bijzonderheden mee en kreeg daarna opdracht van de kapitein deze te 8 uur weer te porren.

De 2de stuurman heeft verklaard, dat hij op 14 maart te 3.40 uur op de brug kwam en de wacht overnam van de 1ste stuurman. Hij vaart sinds februari 1955 als 2de stuurman op de „Waterman”. De 4de stuurman kwam eveneens op wacht. De lucht was zwaar bewolkt; er was af en toe motregen. De wind was Z.t.W.-5, de zee aanschietend. Het schip slingerde en stampte. Het zicht werd geschat op 4 à 5 mijl. Te 7.04 uur verminderde het zicht nog meer en de 2de stuurman zette de radar bij; het bereik was 10 mijl; de langscheepse lijn werd op het radarscherm op 360 gezet. De rechtwijzende koers was 257°, de vaart 14½ mijl. De 2de stuurman schatte het zicht toen op nog meer dan 3 mijl. Er bleek op het scherm veel zee-echo te zijn, maar de 2de stuurman meende op 4 à 5 graden aan bakboord, op even meer dan 3 mijl afstand, een echo te zien; door de zee-echo was hij er niet geheel zeker van. Hij besloot weer naar de brug te gaan en gaf de 4de stuurman order de radar te bezetten en de eventuele echo te plotten. Deze was na het verrichten van diverse werkzaamheden te 7.05 uur weer op de brug gekomen. Hij ging direct terug naar de kaartenkamer en heeft toen niet op het weer of het zicht gelet. Hij zette, direct nadat de 2de stuurman hem naar de radar had verwezen, het bereik op 3 mijl en zodra zich een beeld vormde, meende hij, even binnen 3 mijl, op b.b.-boeg een echo te zien. Volgens ontvangen order begon hij te plotten. Hij meende, dat het schip vooruit iets vóór de „Waterman” overlag van bakboord naar stuurboord, en meldde dit aan de 2de stuurman; hij wees er echter op, dat de „Waterman” erg gierde en dat de plot misschien niet een geheel juist beeld gaf.

De 2de stuurman was gaan uitkijken; het zicht was inmiddels nog slechter geworden, maar hij schat het toch op nog wel meer dan 2 mijl. Daar hij het schip vooruit, dat later bleek het Italiaanse stoomschip „Merit” te zijn, niet zag, moet het zicht toen minder dan 3 mijl zijn geweest. Toen hij van de 4de stuurman vernam, dat het leek alsof de „Merit” iets vóór de „Waterman” langs lag, heeft de 2de stuurman, om de afstand tussen de schepen groter te maken, de roerganger order gegeven 270° te sturen. Plotseling nam het zicht nog meer af, tot naar schatting 1 mijl. Doordat dit alles zo vlug ging, heeft de 2de stuurman er niet aan gedacht de kapitein te roepen of mistsignalen te geven. Hij heeft er wel aan gedacht te gaan manoeuvreren met de machine, maar hij vond, dat dit van weinig nut was, daar hij meende de afstand tussen de schepen snel te kunnen vergroten door volle kracht te blijven lopen en stuurboorduit te draaien. Na de koersverandering was de echo op het radarscherm 15° aan bakboord. De 2de stuurman ging dan naar b.b.-brugvleugel en gaf de roerganger eerst opdracht 290° te gaan sturen en daarna het roer stuurboord aan boord te leggen. Toen de 2de stuurman op b.b.-brugvleugel kwam, zag hij aan bakboordvooruit de „Merit”, die vrijwel dwars vóór de „Waterman” overlag; haar steven bevond zich op circa 7° aan

bakboord. De 4de stuurman, die had gehoord, dat de 2de stuurman riep, dat hij het schip zag, stelde toen vast, dat volgens de radar de afstand tussen de schepen 0,65 mijl was. Hij kreeg order de kapitein te gaan roepen. De 2de stuurman zette de telegraaf op volle kracht achteruit en hij gaf een lange stoot op de fluit. Zover men kon waarnemen, is de 2de stuurman overtuigd, dat de „Merit” in haar oorspronkelijke koers doorliep; men hoorde geen signalen van dit schip. Toen de 2de stuurman zag, dat de „Waterman” nu te langzaam naar stuurboord draaide, zette hij de telegraaf weer op volle kracht vooruit. De kapitein was op de waarschuwing, dat er een schip vlakbij was, zijn kooi uitgesprongen en snelde, zonder iets over zijn nachtgoed aan te doen, naar de brug. Hij zag, naar schatting op $\frac{1}{4}$ mijl afstand op $1\frac{1}{2}$ streek aan bakboord, een schip dwars vóór de „Waterman” overliggen. Daar de „Waterman” langzaam bleek te draaien, maakte de kapitein daar een opmerking over. De 2de stuurman zei, dat het roer stuurboord aan boord lag en dat de machine volle kracht vooruit draaide. De kapitein gaf toen een korte stoot op de fluit. Hierna zag men, dat de „Merit” naar stuurboord begon te draaien. Een aanvaring dreigde. De kapitein en de 2de stuurman kregen tegelijk het idee hard b.b.-roer te geven om het achterschip vrij te doen draaien. De order daartoe werd gegeven en uitgevoerd. Het gelukte echter niet een aanvaring te voorkomen en onder een hoek van 30 à 35° werd te 7.17 uur b.b.-achterschip van de „Waterman” geramd door b.b.-boeg van de „Merit”. De telegraaf werd op stop gezet en de 4de stuurman kreeg order de schade op te nemen. Tegelijk gaf de kapitein order sloepenalarm te geven voor bemanning en passagiers en de marconist kreeg opdracht het s.o.s.-sein uit te zenden. Na korte tijd kwam de 4de stuurman terug en rapporteerde, dat het schip blijkbaar alleen schade boven water had, doch daar een flink gat had. Te 7.20 uur werd langzaam vooruit gegeven en werd het schip gedraaid tot het gat aan lij was. De wind was toen Z.t.W.-4/5; er liep een matige zuidelijke deining. Na rondpeilen werd vastgesteld, dat het schip nergens water maakte. Om het achterschip te lichten, werd 200 ton drinkwater uit dieptank 5 naar buitenboord gepompt en werd de olie, ongeveer 50 ton, vanuit s.b.-bunker 4b naar s.b.-bunker 4a gepompt. Machine, roer en schroef bleken goed te functioneren. Daar er geen onmiddellijk gevaar bleek te zijn, werden de noodtoestand en het noodverkeer opgeheven. De „Merit” werd verzocht in de buurt te blijven. Het Directoraat-Generaal van Scheepvaart, de Holland-Amerika Lijn en de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd werden ingelicht. Na gehouden scheepsraad werd te 8 uur besloten naar Rotterdam terug te keren, maar later werd bericht ontvangen naar Brest te stomen. Te 8.37 uur werd met 9 mijl vaart, begeleid door de „Merit”, koers gezet naar Brest. Daar 40 mijl bewesten de „Waterman” het snellere Duitse schip „Elbe Oldendorff”, bestemd voor Amsterdam, bleek te varen, werd dit verzocht de begeleiding over te nemen. Toen dit schip te 16.25 uur in zicht kwam, werd de „Merit” bedankt en kon de reis met $13\frac{1}{2}$ mijl worden vervolgd. Toen het weerbericht te 20 uur gunstig luidde, werd ook de „Elbe Oldendorff” bedankt en ging de „Waterman” met $17\frac{1}{2}$ mijl vaart naar Brest, waar zij op 16 maart, te 11.53 uur, gemeerd lag.

De 2de stuurman heeft nog verklaard, dat, toen de „Merit” even voorlijker dan dwars was, even voordat de kapitein order gaf hard b.b.-roer, hij van het Italiaanse schip een lange stoot hoorde.

In de scheepsverklaring is vermeld, dat, toen de 4de stuurman de radar begon te observeren, hij even binnen de ring van 3 mijl de echo van de „Merit” zag op 9° aan bakboord. Vervolgens werd geplot en zag men de echo nog op 9° aan bakboord, maar nu op een afstand van 1.7 mijl. Korte tijd hierna werd geplot en bleek, dat de „Merit” waarschijnlijk vóór de „Waterman” overlag. Toen commandeerde de 2de stuurman 270° te gaan sturen. Toen koers werd veranderd tot 290°, was de afstand 0,65 mijl.

Op 17 maart, te 7.55 uur, kwam in de haven van Brest het stoomschip „Zuiderkruis” langs. De passagiers werden daarop overgescheept en de bagage werd daarin overgebracht en diezelfde dag, te 19.20 uur, vertrok de „Waterman” en op 19 maart, te 5.03 uur, meerde zij te Rotterdam.

Volgens het manoeuvreerboekje machinekamer werd op 14 maart te 7.15 uur volle kracht achteruitgeslagen, te 7.16 uur weer volle kracht vooruit en te 7.17 uur voelde men een stoot en werd de machine gestopt.

Ter zitting verklaarde de 2de stuurman nog, dat hij op 14 maart 1957 te 3.40 uur de wacht overnam van de 1ste stuurman; de 4de stuurman, B. Rinsma, liep met hem wacht. Betrokkene kreeg de order over, de kapitein te roepen, ingeval het weer verslechterde; hij kende de algemene orders betreffende de te nemen maatregelen bij slecht zicht. Te 4 uur was het zicht behoorlijk; men meende de kim te zien. Te circa 7.04 uur werd het plotseling wazig; betrokkene zette de radar bij op een bereik van 10 mijl. Het was reeds geheel daglicht. De koers was 257°, de vaart 14 à 14½ mijl. Hoewel er veel zee-echo was, meende betrokkene op circa 3 mijl afstand, even aan bakboord, een echo te zien. Hij gaf de 4de stuurman order daarop te letten. Deze zette het bereik op 3 mijl; nu was juist binnen de rand op 7° aan bakboord een echo te zien. De radar is van het type Decca; op het dekglas kan worden geplot. De 4de stuurman maakte enige aantekeningen van waarnemingen; betrokkene keek daar eveneens naar. De lijn over de aangetekende punten liep ongeveer naar het middelpunt van het scherm. Betrokkene concludeerde daaruit, dat het andere schip een tegenligger was of dat dit enigszins vóór de „Waterman” overlag van bakboord naar stuurboord. Betrokkene besloot de passeerafstand te vergroten en gaf order 270° te gaan sturen. Hij wilde het andere schip, de „Merit”, bakboord op bakboord passeren, doch op groter afstand dan waarop hij meende, dat de schepen anders elkaar zouden voorbijvaren. Hierna nam het zicht nog meer af, tot ongeveer 1 mijl. Betrokkene heeft de echo op 15° aan bakboord gezien; hij liet toen veranderen naar 290° en direct daarna tot hard s.b.-roer. Daarna zag betrokkene het schip; het was aan bakboord en lag vóór de „Waterman” over. Betrokkene gaf toen order aan de 4de stuurman de kapitein te roepen en zette de telegraaf op volle kracht achteruit. Daar hij meende, dat het schip te langzaam draaide, zette hij de telegraaf weer op volle kracht vooruit. Kort daarna kwam de kapitein boven. Toen deze de toestand had onderkend, gaf hij een korte stoot op de fluit. De „Merit” bleek nu naar stuurboord te draaien. Hoewel de „Waterman” nog hard b.b.-roer heeft gegeven om

het achterschip vrij te houden, werd dit geraakt door de „Merit”. Betrokkene geeft toe, dat hij te lang volle kracht heeft gelopen en dat hij eerder volgens de algemene orders had moeten handelen. Hij heeft gereageerd alsof de op het radarscherm aangetekende relatieve koers van de „Merit” de ware koers was. Betrokkene zag dit later in.

De kapitein heeft ter zitting verklaard, als hiervóór aangegeven. Hij voegde daaraan toe, dat het op 14 maart 1957 te 0 uur goed zicht was. Getuige is op de H.W. en de D.W. niet gewaarschuwd over minder goed worden van het zicht; getuige hoorde ook eerst later, dat het zicht te 4 uur op 4 à 5 mijl werd geschat. Getuige wilde te 7 uur worden gewekt en is op dat tijdstip geroepen door de 4de stuurman. Daar hij slecht had geslapen, gaf hij opdracht hem te 8 uur weer te roepen. Getuige herinnert zich niet of hij de 4de stuurman gevraagd heeft naar bijzonderheden; deze heeft hem niets gezegd. Te 7.15 uur kwam de 4de stuurman weer en zei, dat er een schip zeer dichtbij was. Getuige snelde naar de brug en zag daar, op minder dan één streek aan bakboord, op ongeveer een kwart mijl afstand, een schip, dat vóór de „Waterman” overlag. Getuige zag, dat het roer stuurboord aan boord lag, maar bij het kijken naar de „Merit” leek het alsof de „Waterman” langzaam draaide. De 2de stuurman deelde mee dat de machine volle kracht vooruitdraaide. Getuige heeft toen een korte stoot op de fluit gegeven. Nu zag men, dat de „Merit” ook naar stuurboord draaide. Getuige heeft nog hard b.b.-roer laten geven, maar het gelukte niet het achterschip vrij te houden. Getuige had niet bemerkt, dat de machine even op achteruit heeft gedraaid. Getuige weet niet welke koers de „Merit” stuurde vóór de aanvaring. Dit schip was onderweg van Amerika naar Hamburg. Getuige heeft alle vertrouwen in de kennis van de 2de stuurman. Volgens getuige manoeuvreert de turbine van de „Waterman” zeer snel; de stopweg is niet meer dan 1000 m. Toen getuige op de brug kwam, was het zicht minder dan één mijl. Na de aanvaring klaarde het op tot 2 mijl zicht. Men heeft van de „Merit” geen ander signaal gehoord dan een lange stoot, toen dit schip ongeveer dwars aan bakboord was. Getuige heeft niet meer 2 korte stoten durven geven, toen hij b.b.-roer liet geven.

De hoofdinspecteur voor de scheepvaart voerde aan, dat het stoomschip „Waterman” op 14 maart 1957 op weg was van Rotterdam naar Halifax en op die dag reeds ver op de Atlantische Oceaan was; op 12 maart, te 22.30 uur, was Bishop Rock gepasseerd.

Op de gestuurde koers valt geen aanmerking te maken. Men had op 14 maart vrij ruw weer. Te 0 uur was het zicht voor die tijd van het jaar op de Atlantische Oceaan normaal, zeker niet slecht. De kapitein had duidelijke algemene orders vastgesteld om hem te roepen bij slecht zicht. Er was niets op tegen, dat de kapitein na 0 uur ging slapen. De H.W. zou door de 1ste stuurman en de D.W. door de 2de stuurman worden gelopen. Deze 2de stuurman voer al 2 jaar als zodanig en er was

dus geen reden, dat de kapitein op de D.W. boven zou komen. Hij had order gegeven om 7 uur geroepen te worden.

De hoofdinspecteur wil ook geen aanmerking maken op de door de kapitein gemaakte manoeuvre, toen hij op de brug kwam nadat hem gemeld was, dat er een schip dichtbij was. De kapitein gaat dan ook geheel vrijuit in deze aanvaring.

Te 7 uur was alles nog gewoon; het was daglicht en het zicht was niet zó slecht, dat de 2de stuurman de kapitein moest roepen. De 2de stuurman achtte het ook verantwoord volle kracht te blijven lopen. Het zicht veranderde na 7 uur geleidelijk en werd slechter. Er moest toen iets worden gedaan. De 2de stuurman heeft toen de radar bijgezet, maar heeft vergeten enige der andere voor mist gegeven orders uit te voeren. Hij heeft de kapitein en de machinekamer niet gewaarschuwd, niet vaart geminderd en geen geluidsseinen gegeven. De hoofdinspecteur acht dit niet heel erg, daar het nog niet dik was, en ingeval de radar geen echo zou geven, was er nog alle tijd maatregelen te nemen. Nu echter gaf de radar een echo op 3 mijl afstand; de 2de stuurman vergat de kapitein te roepen, maar begon te plotten. De echo was op een halve streek aan bakboord, maar daar de „Waterman” slingerde, was de waarneming niet nauwkeurig. De relatieve koers van de „Merit” bleek naar het midden van het scherm te lopen. Hieruit concludeerde de 2de stuurman, dat de „Merit” op de „Waterman” aanlag of iets vóór langs. Deze redenering was fout. De lijn op het scherm gaf een relatieve beweging aan. Op zijn conclusie besloot de 2de stuurman naar stuurboord uit te wijken om zo de ander vrij te lopen. In een moment van spanning maakte de 2de stuurman een verkeerde conclusie. Plotseling werd het zicht minder. De normale maatregelen bij slecht zicht zijn vergeten, blijkbaar omdat alles niet liep zoals de 2de stuurman verwachtte. Hij heeft een technische fout gemaakt. Daar er geen gegevens zijn over de manoeuvres van de „Merit”, kan men niet alle schuld aan de aanvaring aan de 2de stuurman geven. Hij heeft verkeerde conclusies getrokken uit de aanwijzingen van een goed instrument. Alle stuurlieden kunnen uit dit geval lering trekken. Het is daarom goed bij goed zicht veel met radar te oefenen.

De „Merit” kwam op het scherm op 3 mijl afstand; er was dus niet de normale gelegenheid om te plotten; het andere schip kwam snel naderbij. De vaart had aanmerkelijk moeten worden geminderd. Het uitwijken naar stuurboord was fout. Er was hier echter geen grove nonchalance; de 2de stuurman maakte een fout in de interpretatie van een radarbeeld.

De 2de stuurman is door een fout, die hij maakte bij de uitoefening van zijn beroep, medeschuldig aan deze aanvaring.

De hoofdinspecteur stelt de raad voor op de 2de stuurman G. Bos een correctie toe te passen en hem te straffen door hem de bevoegdheid om als 2de stuurman te varen te ontnemen voor de tijd van 2 weken.

Het oordeel van de raad luidt als volgt:

Op grond van het door de raad ingestelde onderzoek moet worden

aangenomen, dat de aanvaring tussen het Nederlandse stoomschip „Waterman” en het Italiaanse stoomschip „Merit” op 14 maart 1957 tijdens mist op de Atlantische Oceaan heeft plaatsgevonden onder de navolgende omstandigheden.

Toen in de voormiddag van 14 maart 1957 te 3.40 uur de 2de stuurman, betrokkene Bos, van de 1ste stuurman Hanse op de „Waterman” de wacht overnam, voer de „Waterman” met volle kracht, vaart ongeveer $14\frac{1}{2}$ mijl, met koers 257° per gyro, welke koers door de kapitein Flack bij het ingaan van de wacht te 0 uur was aangegeven.

Het zicht was sedert dat ogenblik wel minder geworden, maar nog behoorlijk. De zee was ruw en het schip stampte en slingerde.

Van genoemde 1ste stuurman kreeg betrokkene de order over, dat de kapitein geroepen wilde worden, ingeval het weer verslechterde, en in ieder geval te 7 uur gewekt wilde worden. Tot 7 uur bleven de omstandigheden vrijwel onveranderd en toen de 4de stuurman Rinsma te 7 uur in opdracht van betrokkene de kapitein is gaan wekken, waren geen bijzonderheden te melden. Rinsma kreeg toen opdracht van de kapitein hem te 8 uur wederom te wekken. Zeer spoedig daarop, te ongeveer 7.04 uur, werd het plotseling wazig, waarbij het zicht snel verminderde, volgens betrokkene tot 3 à 4 mijl.

Hoewel de algemene instructies van de kapitein luiden, dat hij bij slechter worden van het zicht gewaarschuwd wilde worden en dat dan vaart moest worden geminderd, heeft betrokkene noch het een, noch het ander gedaan. Wel heeft hij de radar, een Decca-toestel, bijgezet, waarbij hij de heading flash op 360° heeft gedraaid. De radar stond bij op een bereik van 10 mijl.

Zodra het radarbeeld voldoende duidelijk was, meende betrokkene, behalve de zee-echo's, even aan bakboord-vooruit op circa 3 mijl afstand een echo te zien en hij heeft toen de 4de stuurman opgedragen de radar te observeren en gemelde waarneming te controleren. Rinsma heeft dat gedaan, na de radar op een bereik van 3 mijl te hebben ingesteld. Hierbij zag deze duidelijk een echo even binnen de rand op 7° aan bakboord. Deze waarneming heeft Rinsma enige malen herhaald en zijn waarnemingen geplot. Het resultaat daarvan deelde hij telkens aan betrokkene mede en deze concludeerde daaruit, dat de echo die van een tegenliggend schip was, dat met nagenoeg tegenovergestelde koers naderde, doch waarschijnlijk van bakboord naar stuurboord iets vóór de „Waterman” overlag.

Verder bleek uit deze waarnemingen, dat het zicht minder dan 3 mijl moest bedragen, daar het naderende schip, hoewel het reeds volledig dag was, met het oog niet kon worden waargenomen.

Hoewel betrokkene hieruit terecht heeft afgeleid, dat er een gevaarlijke situatie was ontstaan, althans dreigde te ontstaan, heeft hij ook toen nagelaten één van voormelde maatregelen te nemen en heeft hij gemeend het gevaar voldoende te kunnen afweren door meer stuurboord te laten sturen, daarbij aannemende, dat daardoor de passeerafstand zodanig zou worden vergroot, dat de schepen elkaar bakboord op bakboord zouden kunnen passeren. Hij liet daarom de koers veranderen tot 270° .

Terstond daarop nam het zicht nog meer af tot ongeveer 1 mijl en toen betrokkene daarop zelf weer een radarwaarneming nam, zag hij de echo van het andere schip op 15° aan bakboord, terwijl de afstand reeds zeer klein was geworden.

In verband daarmee liet hij de koers veranderen tot 290°, doch direct daarop gaf hij order „hard s.b.-roer”. Vrijwel tegelijkertijd zag betrokkene het andere schip, dat later bleek de „Merit” te zijn, aankomen. Het was aan bakboord en lag vóór de „Waterman” over, terwijl de afstand toen niet meer dan ruim een $\frac{1}{2}$ mijl bedroeg. Daar betrokkene toen begreep, dat een aanvaring onmiddellijk dreigend was geworden, heeft hij aan de 4de stuurman order gegeven de kapitein te roepen. Zelf zette hij de telegraaf op volle kracht achteruit, terwijl hij een lange stoot op de fluit gaf. Het was toen 7.15 uur, doch daar de „Waterman” te langzaam draaide, gaf hij te 7.16 uur order volle kracht vooruit. Op dat ogenblik kwam de kapitein op de brug. Zodra deze de gevaarlijke situatie had overzien, gaf hij een korte stoot op de fluit en hij zag daarop, dat de „Merit” ook stuurboorduit ging. Tegelijkertijd zag de kapitein echter, dat een aanvaring vrijwel niet meer te voorkomen zou zijn en dat het enige, dat nog te doen stond, was hard b.b.-roer geven, in de hoop het achterschip van de „Waterman” nog vrij te draaien. Dit gelukte evenwel niet en vervolgens had een aanvaring plaats, waarbij het b.b.-voorschip van de „Merit” het b.b.-achterschip van de „Waterman” met kracht aanvoer, waardoor in dat achterschip een groot gat boven de waterlijn ontstond.

Terstond heeft de kapitein de nodige veiligheidsmaatregelen genomen, zoals zijn vermeld in zijn onder de feiten opgenomen verklaring. Deze dragen de onverdeelde goedkeuring van de raad en zij hebben een gunstig resultaat gehad, waardoor het is gelukt de „Waterman” zonder verdere bijzonderheden op 16 maart 1957 veilig in de haven van Brest binnen te brengen.

Hoewel de raad niet beschikt over enige verklaring of opgave van de zijde van de „Merit”, is hij van oordeel, dat uit vermelde feiten volgt, dat betrokkene op meerdere punten in zijn beleid als stuurman van de wacht is te kort geschoten en dat daardoor de aanvaring in ieder geval mede moet worden geweten aan de schuld van betrokkene.

Allereerst acht de raad het reeds onjuist, dat betrokkene, toen het zicht kort na 7 uur verslechterde tot naar zijn schatting 3 à 4 mijl, niet terstond de vaart van zijn schip heeft verminderd, doch ernstiger acht de raad, dat betrokkene, toen uit de radarwaarnemingen moest worden afgeleid, dat op minder dan 3 mijl afstand vooruit even over bakboord zich een schip bevond, terwijl het zicht minder dan 3 mijl bedroeg, niet direct heeft gehandeld volgens de algemene voorschriften van de kapitein, volgens welke betrokkene toen in ieder geval zijn vaart had moeten verminderen, mistsignalen had moeten geven, de machinekamer had moeten waarschuwen en de kapitein had moeten laten roepen.

Dit alles heeft betrokkene nagelaten, waarbij hij niet heeft beseft, dat het met volle kracht blijven doorvaren en alleen meer naar stuurboord sturen onvoldoende was om de gevaarlijke situatie het hoofd te bieden.

Een en ander acht de raad een zo ernstige tekortkoming van betrokkene in zijn beleid als stuurman van de wacht, dat een bestraffing niet achterwege kan blijven, waarbij de raad echter in aanmerking wil nemen, dat betrokkene bij het onderzoek blijk heeft gegeven zijn tekortkoming in te zien.

Voormeld oordeel van de raad wordt niet anders, ook al zou betrokkene, zoals de hoofdinspecteur voor de scheepvaart heeft betoogd, vermoedelijk mede een technische fout hebben gemaakt bij het interpreteren van de radarwaarnemingen door zich niet te realiseren, dat de op grond van het relatieve plot veronderstelde koers van de „Merit” in werkelijkheid meer vóór de „Waterman” overliep dan hij uit de waarnemingen afleidde, daarbij verzuimend rekening te houden met de eigen koers en snelheid van de „Waterman”, waarvan het gevolg kan zijn geweest, dat het wat meer naar stuurboord uitsturen waarschijnlijk het gevaar voor een aanvaring eerder vergrootte dan verkleinde.

Wel kan hieruit de lering worden getrokken, dat het juiste interpreteren van radarwaarnemingen slechts mogelijk is door personen, die daarmede veel hebben geoefend en daardoor de nodige ervaring hebben verkregen.

Op grond van voormelde schuld straft de raad betrokkene Gerard Bos, geboren 31 augustus 1928, wonende te Rotterdam, door hem de bevoegdheid om als 2de stuurman te varen te ontnemen voor de tijd van *twee weken*.

Aldus gedaan door de heren mr. G. A. Schreuder, 2de plv. voorzitter, C. H. Brouwer, H. A. Broere, D. Rahusen en C. B. Nachenius, leden, in tegenwoordigheid van 's raads secretaris, mr. A. Boosman, en uitgesproken door voornoemde voorzitter ter openbare zitting van de raad van 4 november 1957.

(Get.) G. A. Schreuder, A. Boosman.