

Nr. 15

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig 'Jenny' UK 161 met de Nederlandse zandzuiger 'Interballast II', op de Eems in het vaarwater het Oost Friesche Gaatje.

Betrokkene: Schipper E.J.A. Fruijtier ('Jenny' UK 161)

Op 31 oktober 1994 is het Nederlandse vissersvaartuig 'Jenny' UK 161, varende op de Eems in het vaarwater het Oost Friesche Gaatje, tussen de routeboeien 36 en 38, in aanvaring gekomen met de Nederlandse zandzuiger 'Interballast II'. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 27 januari 1995 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 schipper van het vvtg. 'Jenny' UK 161, Eduardus Josephus Achilles Fruijtier, wonende te Urk.

1. Gang van het gehouden onderzoek

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek, onder meer omfattende:

- een staat van inlichtingen betreffende het vvtg. 'Jenny' UK 161;
- een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politie Diensten, divisie mobiliteit, afdeling Noord-Oost, groep Delfzijl, no. 31-10-1994.14.45.2313/807, opgemaakt en gesloten op 5 december 1994, met bijlage;
- de hydrografische kaart 1812.3.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter openbare zitting van de Raad van 22 mei 1995. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden.

Schipper E.J.A. Fruijtier is behoorlijk opgeroepen, doch is niet verschenen. Hij heeft de voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart schriftelijk verzocht het onderzoek naar de aanvaring van de 'Jenny' UK 161 met de 'Interballast II' buiten zijn aanwezigheid te behandelen. Tegen hem is verstek verleend. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. De schepen

De 'Jenny' UK 161 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Fa. R. Brands en Zonen te Urk. Het schip is in 1981 gebouwd, is 35,92 meter lang, meet 351,06

U 15

GT en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1765 kW.

Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, DECCA, GPS en EPIRB.

Ten tijde van de aanvaring bedroeg de diepgang voor en achter 4,70 meter.

De 'Interballast II' is een Nederlandse zandzuiger, toebehorend aan Versloot B.V. te Sint Jansteen (Hulst). Het schip is 79,52 meter lang en wordt voortbewogen door één rechtsdraaiende schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 775 pk. Het schip is onder meer uitgerust met VHF, radar en automatische stuurinrichting. Ten tijde van de aanvaring bedroeg de diepgang voor en achter 2,70 meter. De lading bestond uit zand.

B. De aanvaring

(1) Aan het Korps Landelijke Politie Diensten hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper H.J. Schuller ('Interballast II'):

Ik ben schipper en mede-eigenaar van de zandzuiger 'Interballast II'.

Op maandag 31 oktober 1994 omstreeks 14.45 uur, bevond ik mij aan boord van de 'Interballast II', op de Eems, langzaam varend tussen de boeien 36 en 38. Ik was net de boei 38 gepasseerd. Ik was op dat moment aan het zandzuigen. Ik bevond mij in de stuurhut en was bezig met het bedienen van de zuigpijp. Deze bevindt zich over bakboord. Tevens hield ik het vaartuig op de plaats van zuigen. Ik had de UK 161 al van bakboord achter aan zien komen.

Toen de UK 161 tussen de boeien 38 en 40 was, lag hij op mij aan, doch ik dacht dat hij nog wel bij ging sturen, omdat er ter plaatse ook een bocht in het vaarwater was. Toen de kotter bij de boei 38 was, zag ik dat hij niet bijstuurde, maar op ons af bleef varen. Afstand circa 100 à 150 meter. Ik heb toen snel geprobeerd de pijp van de grond te krijgen om zodoende over stuurboord schuin het vaarwater uit te kunnen varen. Dit lukte niet meer, de kotter had zo'n snelheid, dat hij de 'Interballast II' met zijn stuurboordvoorschip, bij de achterste bok van de zuigpijp aanvoer waardoor deze knakte. Toen schampte de UK 161 verder langs het schip, waardoor er een scheur ontstond van ongeveer één meter in het halfdek, ongeveer drie meter voor de achterste bok. De voorste bok is op het eerste gezicht niet beschadigd, doch ter plaatse is een oog van de zuigpijp krom gebogen. Tevens is ter plaatse een steun gebogen. Ik zag toen dat de UK 161 stopte en terug voer. Ik heb het voorval direct gemeld bij Knock Radar op VHF-kanaal 20. Ik heb toen op VHF-kanaal 14 contact gezocht met de Havendienst van Delfzijl, om in contact met de Politie te Water te komen. De Havendienst vertelde toen, dat de UK 161 contact met mij zocht op VHF-kanaal 14. Ik heb toen contact met de schipper van de UK 161 gehad. Hij vroeg alleen of ik schade had en of hij erbij moest blijven. Hij heeft toen ook gezegd dat hij zijn reder zou informeren. Hierna heb ik het telefoonnummer van de Politie te Water gekregen en die gebeld.

Na overleg is de UK 161 naar zee vertrokken. Kort hierop heeft de reder van de UK

161 contact met mij opgenomen om de zaak door te spreken. Het schadebedrag is mij op dit moment nog niet bekend.

Schipper E.J.A. Fruijtier ('Jenny' UK 161):

Ik ben de schipper van de onder Nederlandse vlag varende Noordzeekotter 'Jenny', registratienummer UK 161. Ik heb al een verklaring gemaakt voor de verzekering en die wil ik wel aan U faxen. Ik wil nog het volgende aan mijn verklaring toevoegen: Buiten de haven ben ik op de automatische piloot gaan varen en ben zelf wel in de stuurhut gebleven. Toen ik het alarm kreeg op mijn navigatie-apparatuur heb ik mij beziggehouden dit te verhelpen en ik heb toen niet meer goed opgelet naar buiten. Tevens heb ik een inschattingsfout gemaakt wat betreft onze snelheid ten opzichte van die van de 'Interballast II'.

Wij voeren voor stroom. Ik was er eerder dan ik had verwacht en toen was het al te laat. Ik ben zolang het nodig was bij de 'Interballast II' gebleven.

(2) De verklaring van schipper E.J.A. Fruijtier van het vvtg. 'Jenny' UK 161 ten behoeve van de verzekering, luidt – zakelijk weergegeven –:

Na doorvaart door het zeehavenkanaal heb ik de besturing op automatisch gezet. Het zicht was goed en er was geen vaart.

In verband met werkzaamheden aan dek, en winderige weersomstandigheden stond de motor halve kracht. Wij voeren voor stroom circa 10 mijl.

Na ongeveer 15 minuten kreeg ik een zandzuiger op circa 4 mijl rechtvooruit. Wij voeren evenals de zandzuiger aan stuurboordkant vaarwater. Wij waren oploper.

Toen wij op circa één mijl achter de zandzuiger waren kregen wij alarm op diverse nautische apparaten. Na deze te hebben opgelost, kreeg ik geen kans meer de zandzuiger mis te varen. In verband met de stroom werden wij naar de zandzuiger toe gezogen.

3. Het standpunt van de inspecteur

Onzorgvuldige navigatie door de schipper Fruijtier van de UK 161 was de aanleiding van de aanvaring met de zandzuiger 'Interballast II'. De omvang van de schade bleef beperkt, echter wel zodanig dat de zandzuigwerkzaamheden niet konden worden voortgezet. De schipper voerde alleen het schip. De zandzuiger was vroegtijdig waargenomen en werd opgelopen. De schipper had meer aandacht voor alarmen van de navigatie-apparatuur dan voor de scheepvaart, terwijl de aanwezigheid daarvan hem bekend was. Toen hij weer aandacht voor de navigatie kreeg, bleek de tijd voor het nemen van maatregelen om de aanvaring te voorkomen te kort.

De schipper van de 'Interballast II' trachtte een aanvaring te voorkomen door het opnemen van de zuigpijp. Er werden geen attentiesignalen gegeven op het te dicht naderen door de UK 161. Het gebruik van een attentiesignaal had mogelijk de aanvaring kunnen voorkomen.

Schipper Fruijtier heeft schuld aan de aanvaring.

Er werd geen veilige navigatie gevoerd en onvoldoende attent uitgekeken; een alarm was voor hem belangrijker dan een vaartuig in de nabijheid, waar hij met een vaart

U 15

van circa 10 mijl per uur op aanvoer. Ik stel voor de schipper te straffen door het uitspreken van een berisping.

4. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 31 oktober 1994 om 13.00 uur verliet de 'Jenny' UK 161 de haven van Delfzijl met bestemming de Noordzee. De schipper voer het schip. Buiten de haven werd overgegaan op de automatische stuurinrichting. Het zicht was goed, de wind zuidwest kracht 6 Beaufort. De stroom was uitgaand en de vaart van de UK 161 was circa 10 knoop. Op circa 4 mijl recht vooruit en aan stuurboordzijde van het vaarwater nam de schipper een zandzuiger waar, die later de 'Interballast II' bleek te zijn. Hij kwalificeerde zichzelf als oploper. Er was geen andere scheepvaart. Op circa 1 mijl achter de zandzuiger kreeg de UK 161 alarm op zijn navigatie-apparatuur, waaraan de schipper vervolgens al zijn aandacht besteedde. Hij keek niet of onvoldoende naar buiten en zag niet hoe zijn schip op de zandzuiger aanlag, naderde en deze uiteindelijk aanvoer.

De 'Interballast II', bezig met zandzuigen op de Eems, was net boei 38 gepasseerd en voer langzaam aan stuurboordzijde van het vaarwater tussen de boeien 38 en 36. De zuigpijp bevond zich over bakboord. De schipper/mede-eigenaar liep de wacht en was in de stuurhut bezig met het bedienen van de zuigpijp. Hij had gezien dat de UK 161 op hem aanlag toen deze zich tussen de boeien 40 en 38 bevond en nam aan dat het vissersvaartuig wel zou bijsturen. Toen de UK 161 bij boei 38 was, op een afstand van 100 à 150 m en nog steeds niet bijstuurde, begreep de schipper dat het mis ging. Hij probeerde nog de zuigpijp van de grond te krijgen om daarna over stuurboord het vaarwater uit te kunnen varen, doch dit was te laat. De UK 161 voer met zijn stuurboordvoorschip tegen de achterste bok van de zuigpijp en schampte verder langs de zandzuiger.

De UK 161 stopte daarna, draaide bij, informeerde of er schade was en of hij erbij moest blijven. De UK 161 had geen schade. Na uitwisseling van gegevens en in overleg met de Groep Delfzijl van het Korps Landelijke Politie Diensten is de UK 161 doorgevaren naar zee. De 'Interballast II' was dermate beschadigd dat hij niet verder kon zuigen en is voor reparatie naar Delfzijl gevaren.

Beschouwing

De gang van zaken is duidelijk. De 'Interballast II' was gestrekt aan de stuurboordrand in het vaarwater aan het zuigen. De UK 161 had de zandzuiger waargenomen, was uitwijkplichtig, heeft daarna onvoldoende uitgekeken, is niet uitgeweken en heeft de 'Interballast II' angevaren. De schipper van de UK 161 keek niet goed uit omdat de navigatie-apparatuur in alarm ging en zijn aandacht opeiste. De Raad kan zich echter, onder de heersende omstandigheden van goed zicht, weinig scheepvaart, walbestek en varende in de boeienroute, geen navigatie-instrument voorstellen dat het niet houden van goede uitkijk en het daarmee in gevaar brengen van een veilige vaart zou rechtvaardigen.

Integendeel, bij een storing in een navigatie-instrument zou uitkijken en bezien of er nog voldoende vrije manoeuvreerruimte is een eerste reactie moeten zijn.

De schipper van de 'Interballast II' zag de UK 161 op zich afkomen en had de UK 161 mogelijk kunnen alarmeren door op de VHF contact te zoeken dan wel een geluidsein te geven. Alhoewel hij redelijkerwijs mocht aannemen dat het naderende vissersvaartuig hem, op klaarlichte dag, bij goed zicht en in nauw vaarwater varende, zou zien en wel bij zou draaien, gebeurde dit niet. Toen hij zich dit realiseerde koos hij ervoor om te proberen zelf weg te komen, hetgeen niet lukte. Indien hij de UK 161 op het voor dat deel van de Eems geldende, en op de 'Interballast II' ook ingestelde, VHF blokkanaal 20 zou hebben opgeroepen, was dat waarschijnlijk tevergeefs geweest, omdat de UK 161 nog op de lokale Delfzijl havenkanalen 14 en 66 stond. Een geluidsein was waarschijnlijk wel effectief geweest en had mogelijk het aan dek werkende personeel op de UK 161 of de schipper zelf kunnen alarmeren.

De Raad is van oordeel dat de schipper van de 'Interballast II' weliswaar voornoemde alarmerende acties had kunnen ondernemen, doch dat de aanvaring geheel te wijten is aan de schipper van de UK 161. Deze heeft onvoldoende uitkijk gehouden en had moeten uitwijken voor de zandzuiger. Bovendien was hij niet afgestemd op het voor dat deel van de Eems aanbevolen VHF blokkanaal 20, waardoor hij niet aanroepbaar was voor de overige scheepvaart dan wel het Verkeersdienstwalstation (Knock radar).

Beslissing

De Raad straft schipper E.J.A. Fruijtier, geboren 11 april 1955 en wonende op Urk, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als schipper op een vissersvaartuig te varen te ontnemen voor de tijd van één week.

Lering

1. Wederom is gebleken dat het houden van goede uitkijk essentieel is om een aanvaring te voorkomen.
2. Teneinde voor elkaar aanroepbaar te zijn dienen schepen op hetzelfde VHF kanaal te zijn afgestemd. Na het verlaten van een haven dient tijdig op het kanaal van het buitenvaarwater te worden overgegaan.

Aldus gedaan door mr U.W. baron Bentinck, voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, T.B. Bouwman en P.S.W. Haseloo, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr D.C.J. Bakker, en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van de Raad van 22 mei 1995.

(get.) U.W. Bentinck, D.C.J. Bakker,