

## Nr. 17

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring in het Westgat van het Nederlandse vissersvaartuig "Tamme Sr." ZK 14 met het Duitse vissersvaartuig "Marijtje" SC 25.

Op 7 november 1994 is het Nederlandse vissersvaartuig "Tamme Sr." ZK 14, varende in het Westgat ter hoogte van boei WG 10, in aanvaring gekomen met het Duitse vissersvaartuig "Marijtje" SC 25.  
Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 april 1995 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

### *1. Gang van het gehouden onderzoek*

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

- een staat van inlichtingen betreffende het vvtg. "Tamme Sr." ZK 14;
- een fotocopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politie Diensten, divisie mobiliteit, Afdeling Noord-Oost, waterpolitie, groep Harlingen-Lauwersoog, nr. 0711199410502590, opgemaakt en gesloten op 6 maart 1995 te Lauwersoog;
- een fotocopie van een rapport betreffende de aanvaring van de viskotter ZK 14 met de Duitse viskotter SC 25 in het Westgat, opgemaakt door nautisch expert A. Krijger van de Scheepvaartinspectie;
- een fotocopie van een fax d.d. 11 mei 1995, van Zeeverkeerspost Schiermonnikoog, aan de heer Van der Velden, met bijlage;
- de hydrografische kaart 1812.3.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter 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.

De getuige, schipper T. Bolt, is behoorlijk opgeroepen, doch niet verschenen. De Raad, gehoord de Inspecteur voor de Scheepvaart, ziet af van het horen van deze getuige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

### *2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:*

#### **A. De schepen**

De "Tamme Sr." ZK 14 is een Nederlandse viskotter, toebehorend aan VOF B. C. Bolt te Zoutkamp. Het schip is in 1983 gebouwd, is 17,89 meter lang, meet 60 GT en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een

## U 17

vermogen van 220 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, GPS, DECCA navigator en plotter. Ten tijde van de aanvaring bedroeg de bemanning in totaal uit drie personen. De diepgang bedroeg voor 1,80 meter en achter 2,50 meter.

De "Marijtje" SC 25 is een Duitse viskotter, toebehorend aan Hecht GmbH te Hennstedt (Duitsland). Het schip is 39,04 meter lang en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1240 pk. Het schip is onder meer uitgerust met radar en VHF. Ten tijde van de aanvaring bestond de diepgang voor 3,00 meter en achter 3,80 meter.

### B. De ramp

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

Schipper T. Bolt ("Tamme Sr." ZK 14):

Op maandag 7 november 1994 omstreeks 11.00 uur, voer ik als gezagvoerder van het onder Nederlandse vlag varende vissersvaartuig "Tamme Sr." ZK 14.

De ZK 14 heeft Lauwersoog als thuishaven. Omstreeks bovengenoemd tijdstip voer ik in het Westgat, tussen Ameland en Schiermonnikoog. Ik was die dag om circa 00.30 uur aan boord gegaan. Ik zette de radar toen aan en ging vervolgens ijs laden. Dat duurde nogal een tijd omdat ook andere schepen ijs moesten laden. Ik zag toen dat de radar bij mij aan boord goed werkte. De vrijdag daarvoor was er iemand aan boord geweest om de radar na te kijken, omdat er een storing in de radar zat. Men heeft er toen een ander kristal ingezet.

Toen ik op 7 november 's morgens uit Lauwersoog wegvoer werkte mijn radar goed, de boeien en de overige scheepvaart waren duidelijk zichtbaar op het radarscherm. Omstreeks 08.00 uur bevond ik mij met mijn vissersschip op de Noordzee. Eén van de opvarenden bij mij aan boord zei tegen mij dat de radar niet goed werkte. Het zicht op de Noordzee was matig tot goed. Het was enigszins heïg. Ik besloot hierop naar Lauwersoog terug te keren en wachtte het daglicht af. Ter hoogte van de uiterton van het Westgat (tussen Ameland en Schiermonnikoog) heb ik de netten binnenboord gehaald en de gieken zo hoog mogelijk opgetuigd. Ik deed dit voor de uitstomende vissersvloot. Het radarbeeld vertoonde toen alleen nog maar ruis. Ik was met nog twee andere bemanningsleden, te weten Pieter Roorda en Peter de Boer, aan boord van de ZK 14. Deze personen hebben de vereiste papieren om als bemanningslid mee te mogen varen. Pieter Roorda stond achter het roer en ik hield de uitkijk. Onderwijl zat ik ook op de zeekaart te kijken om te zien waar ik op zee zat. De plaatsbepalingsapparatuur bij mij aan boord werkte goed.

Omstreeks 10.45 uur heb ik nog contact gehad met het onder Duitse vlag varende vissersschip "Marijtje" SC 25. Deze gaf zijn positie door. Ik zocht de doorgegeven positie op de kaart op. Terwijl ik daarmee bezig was, voelde en hoorde ik dat Pieter Roorda hard achteruit sloeg. Toen ik opkeek en via een ruit in de stuurhut naar buiten keek, voelde ik dat de SC 25 tegen ons aan gevaren was.

Toen ik in het Westgat voer heb ik diverse malen mijn positie aan de andere scheepvaart doorgegeven. Ik heb de zeeverkeerspost op Schiermonnikoog niet om radarbegeleiding gevraagd. Ik had dat achteraf beter wel kunnen doen. Ik heb met de schipper van de SC 25 de afspraak gemaakt dat wij deze schadevaring onderling zouden regelen. De schade aan ons schip was de volgende: de stuurboordrailing en stuurboordgalg waren ontzet. De SC 25 had een kleine scheur van 40 à 50 centimeter aan de stuurboordzijde.

De financiële schade bedraagt ongeveer f 1.000,= aan ons eigen schip en f 250,= aan de SC 25.

Ik vaar nu al ruim zes jaar als zelfstandig schipper op dit vissersschip en heb nog nooit eerder een schadevaring of aanvaring gehad.

Matroos P. Roorda ("Tamme Sr." ZK 14):

Ik stond ten tijde van de schadevaring met de SC 25 op 7 november 1994, omstreeks 10.50 uur aan het roer. Ik heb 32 jaar ervaring op zee. Voor het overige sluit ik aan op de verklaring die schipper Tamme Bolt aan u heeft afgelegd.

Schipper A. Snoek ("Marijtje" SC 14):

Op maandag 7 november 1994, omstreeks 10.50 uur voer ik als schipper op het – onder Duitse vlag varende – vissersschip "Marijtje" SC 25. Op genoemde dag waren wij uit Lauwersoog vertrokken. Het zicht was die dag zeer slecht, dat kwam doordat er een zware mist hing. Het zicht was ongeveer 50 à 75 meter.

Ik had de beide radarinstallaties bijstaan, één op een bereik van drie zeemijl en de andere stond op een bereik van driekwart zeemijl. Op gezette tijden deelde ik via kanaal 10 op de marifoon mijn positie mee aan de overige scheepvaart. Ik bevond mij in het Westgat, dat is het zeegat tussen Ameland en Schiermonnikoog. Ik was dus zoals gezegd op weg naar zee om te vissen. Tussen de boeien WG 12 en WG 10, zag ik een echo op mij af komen. Ik kon zien dat het voorwerp zich verplaatste. Ik zag dat die echo op mij af bleef komen en derhalve ontstond er gevaar voor een aanvaring. Hierop week ik 10 à 15 graden naar stuurboord uit. Toen ik weer op de radar keek, zag ik die echo nog steeds op een aanvaringskoers. Ik had het vermoeden dat die echo naar bakboord uitgeweken was. De echo bleef voor mij langs komen. Ik heb toen één van mijn bemanningsleden naar de bak gestuurd, om te zien wat er aan de hand was. Toen deze goed en wel op de bak stond riep hij: "Achteruit, achteruit!" Ik heb de motor toen gelijk op volle kracht achteruit laten slaan, doch ik kon een schadevaring met die echo niet voorkomen. Ik zag toen dat het een ander vissersschip was. Mijn schip is tengevolge van de schadevaring voor aan stuurboordzijde licht beschadigd. Er ontstond door die schadevaring een scheur in de huid van ongeveer 40 à 50 centimeter. Dit is door er een plaatje op te lassen gedicht. Ik ben in het bezit van het zeevisvaardiploma SW 6.

### 3. *Het standpunt van de inspecteur*

Schipper Bolt van de ZK 14 besloot terug te keren naar de haven. De radarinstallatie was defect geraakt. Er was mist met een zicht van 50 tot 75 meter. Naast het voeren

## U 17

van de navigatie was de schipper ook belast met de uitkijk. Er was een roerganger. De vaart bedroeg circa 6 mijl per uur. De schipper kon uitvarende schepen verwachten. Hij was op de hoogte van de komst van de SC 25. De positie van de SC 25 werd bestudeerd in de kaart. Gedurende die tijd vond de aanvaring plaats. Hij maakte geen gebruik van de mogelijkheid van radarbegeleiding van de zeeverkeerspost Schiermonnikoog. De plaats van de aanvaring bleek de rode kant van het vaarwater; de schipper vertrouwde ten onrechte op zijn plaatsbepalingsapparatuur. Ook op de SC 25 werd geen optimale en veilige navigatie gevoerd. Bij een vaart van circa 8 à 9 mijl per uur waren de twee radars ingesteld op bereiken van slechts 0,75 en 3 mijl. Op het naderen van de radarecho werd niet gereageerd met een machinemanoeuvre.

Resumerend kan worden gesteld dat op beide schepen geen veilige navigatie werd gevoerd. Beide schippers handhaafden een voor de omstandigheden te hoge vaart; beide schepen gaven geen geluidssignalen. Het gebruik van de VHF bleek onvoldoende om een veilige passeerafspraak te maken. Op de ZK 14 werd onvoldoende uitkijk gehouden; de aanvaring verraste de schipper. De mogelijkheid van radarbegeleiding werd niet gebruikt.

De schade aan beide schepen bleef beperkt.

Publikatie van de resultaten van het onderzoek door de Raad kunnen bijdragen aan een veiliger vaart door vissersschepen.

### *4. Het oordeel van de Raad*

#### **Toedracht**

De schipper van de "Tamme Sr." ZK 14 had op vrijdag 4 november 1994 zijn radar laten herstellen. Toen het schip op maandagochtend 7 november 1994 naar zee vertrok, werkte de radar goed. Omstreeks 08.00 uur voer het schip op de Noordzee en bleek de radar niet goed meer te werken. Het zicht op de Noordzee was matig tot goed, enigszins heilig. De schipper besloot toen naar Lauwersoog terug te keren en wachtte daglicht af.

Ter hoogte van de uiterton van het Westgat heeft hij de netten binnen gehaald en de gieken zo hoog mogelijk opgetopt in verband met de uitstomende vissersvloot. Bij het varen in het Westgat stond één der bemanningsleden achter het roer en hield de schipper uitkijk en deed de navigatie. De plaatsbepalingsapparatuur werkte goed. Omstreeks 10.45 uur had hij marifooncontact met het onder Duitse vlag varende vissersschip "Marijtje" SC 25. Dit schip gaf zijn eigen positie door. Toen de schipper van de "Tamme Sr." ZK 14 deze positie in zijn kaart opzocht, hoorde en voelde hij dat de man achter het roer hard achteruit liet slaan. Toen hij opkeek voelde hij dat de aanvaring plaatsvond met een schip dat later de "Marijtje" SC 25 bleek te zijn. De schade aan beide schepen was gering. De aanvaring vond nabij boei WG 10 plaats.

De "Marijtje" SC 25 was ook uit Lauwersoog vertrokken. Het zicht was tengevolge van een dichte mist heel slecht, ongeveer 50 tot 75 meter. Beide radars stonden bij, de één op een bereik van 3 mijl, de ander op een bereik van 0,75 mijl. De schipper deelde via kanaal 10 op gezette tijden zijn positie mee aan de overige scheepvaart. Hij zag tussen de boeien WG 12 en WG 10 een echo op zich afkomen. Hij zag dat

deze echo op hem af bleef komen en er gevaar voor aanvaring ontstond. Hij week toen 10 tot 15 graden stuurboord uit. Toen hij weer op de radar keek, zag hij dat de echo nog steeds op aanvaringskoers voer. Hij had het vermoeden, dat die echo naar bakboord was uitgeweken. Hij heeft toen een der bemanningsleden naar de bak gestuurd om te zien wat er aan de hand was. Toen deze voorop kwam, riep hij "Achteruit". De schipper van de "Marijtje" SC 25 heeft toen onmiddellijk volle kracht achteruit geslagen, doch dit kon de aanvaring niet voorkomen. Hierbij was de "Tamme Sr." ZK 14 bijna voor de "Marijtje" SC 25 langsgelopen en werden beide schepen aan hun stuurboordzijde beschadigd.

### **Beschouwing**

Gelet op de geringe schade heeft de commissie uit de Raad beslist dat het onderzoek uitsluitend ter lering zal zijn.

De verkeerscentrale/kustwachtpost Schiermonnikoog heeft marifoonkanaal 5 beschikbaar voor nautische informatie, radarbegeleiding en overige informatie. Zoals de schipper van de "Tamme Sr." ZK 14 zelf ook heeft verklaard, zou hij radarbegeleiding hebben kunnen vragen. Het was niet juist van de schipper om dit na te laten.

Ook heeft de schipper nagelaten om een uitkijk voorop te plaatsen.

De schipper heeft voorts verklaard dat zijn plaatsbepalingsapparatuur goed functioneerde. De Raad heeft zich dan ook afgevraagd, waarom de schipper niet bijvoorbeeld bij de uiterton de nauwkeurigheid van zijn plaatsbepalingsapparatuur heeft gecontroleerd en vervolgens met veilige vaart bijvoorbeeld door middel van waypoints en "off-track-distance" scherp aan de stuurboordzijde van het vaarwater naar binnen is gevaren. Eenmaal goed opgelijnd, is dit via DGPS of Decca mogelijk. Tenslotte wil de Raad nog opmerken dat de schipper van de "Tamme Sr." ZK 14 wist, dat hij op deze maandagochtend veel uitgaande vissersschepen kon verwachten. Dit had hem tot extra voorzichtigheid moeten aanzetten, waarbij wachten tot de vissersvloot was vertrokken tot de mogelijkheden behoorde.

### **Lering**

Een schip waarvan de radars zijn uitgevallen en dat zich binnen de werkingssfeer van een verkeerscentrale bevindt, kan de verkeerscentrale verzoeken om radarbegeleiding.

Aldus gedaan door mr. P. J. Bijleveld, plv. voorzitter, A. Visser en J. van Urk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D. C. J. Bakker, en uitgesproken door de voorzitter mr. U. W. baron Bentinck ter openbare zitting van de Raad van 28 juni 1995.

(get.) P. J. Bijleveld, D. C. J. Bakker,