

Nr. 27

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse betonningsvaartuig "Schuitengat" met het Nederlandse vissersvaartuig "Grietje" UK 164, in de Blauwe Slenk, nabij boei BS 36.

Betrokkene: schipper L. de Vries ("Grietje" UK 164)

Op 28 februari 1994 is het Nederlandse betonningsvaartuig "Schuitengat", varende in de Blauwe Slenk, nabij boei BS 36, in aanvaring gekomen met het Nederlandse vissersvaartuig "Grietje" UK 164.

Het ms. "Schuitengat" maakte een reis van West-Terschelling naar Harlingen. Het vvtg. "Grietje" UK 164 was op weg van Harlingen naar de visgronden.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 19 mei 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 is te wijten aan de schuld van de kapitein van het ms. "Schuitengat", Henry Marie Lucien Müller, wonende te Terschelling-West en/of de schipper van het vvtg. "Grietje" UK 164, Lucas de Vries, wonende te Urk.

1. Gang van het gehouden onderzoek

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

- een staat van inlichtingen betreffende het ms. "Schuitengat";
- een staat van inlichtingen betreffende het vvtg. "Grietje" UK 164;
- zes ambtsedige processen-verbaal opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartininspectie, houdende een verhoor van respectievelijk kapitein H.M.L. Müller, hoofdwerktuigkundige A.C. de Jong, tweede werktuigkundige P.N. van Suylekom, (allen van het ms. "Schuitengat"), schipper L. de Vries, matroos A. Zandhuis, (allen van het vvtg. "Grietje" UK 164) en schipper M. Kramer (van het vvtg. "Wilma" UK 88);
- een fotocopie van een rapport van bevindingen, betreffende de aanvaringen van het ms. "Schuitengat" met respectievelijk het vvtg. "Grietje" UK 164 en het vvtg. "Ebenhaezer" GY 57 d.d. 28 februari 1994, opgemaakt door A. Krijger, nautisch expert van de Scheepvaartininspectie;
- een fotocopie van een rapport betreffende de aanvaring van het vvtg. "Sursum Corda" UK 172 met het Britse vvtg. GY 367 d.d. 26 november 1993, opgemaakt door A. Krijger, nautisch expert van de Scheepvaartininspectie;
- een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, afdeling Noord-Oost, water, groep Harlingen, nr 28021994-1030-2634/40, opgemaakt en gesloten op 15 maart 1994, met bijlagen;

U 27

- een fotocopy van het Certificaat van Deugdelijkheid van het ms. "Schuitengat", met aanhangsel;
- een fotocopy van de Nederlandse zeekaarten 1811.4 en 1811.5;
- een fotocopy van vier foto's van de schade aan het ms. "Schuitengat" en het vvtg. "Grietje" UK 164;
- twee foto's van het beeldscherm van een Syledes computer en een prin-out van dat beeld;
- een fotocopy van een verklaring d.d. 15 maart 1994, van de schipper/mede-eigenaar W.H. Kroon van het vvtg. "Petra" UK 4;
- een fotocopy van een getuigeverklaring van schipper M. Kramer van het vvtg. "Wilma" UK 88;
- een fotocopy van een scheepsverklaring d.d. 14 april 1994, van schipper C. Zwaan van het vvtg. "Albert Jacob" UK 222;
- een fotocopy van een verklaring d.d. 11 maart 1994, van schipper L. Kramer van het vvtg. "Marretje" UK 300;
- een ter zitting van de Raad aan de voorzitter overgelegd schriftelijk "verweer aanvaringen "Schuitengat"", d.d. 18 sept. 1995, van H.M.L. Müller;
- een ter zitting van de Raad aan de voorzitter overgelegd schriftelijk verweer "aanvaringen betonningsvaartuig "Schuitengat" met resp. UK 164 en GY 57" van H. Gorter, hoofd regio noord van de Vaarwegmarkeringsdienst van het DGSM.

Op 16 september 1995 besliste de Raad dat kapitein H.M.L. Müller van de "Schuitengat" – een vaartuig in openbare dienst van het Rijk – in het onderzoek niet zal worden aangemerkt als betrokkene, doch als getuige, zulks op grond van artikel 2, lid 1, jo. Artikel 70, lid 2, van de Schepenwet, welk laatste artikel uitsluitend verwijst naar Hoofdstuk IV en niet naar Hoofdstuk V van deze wet.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 18 september 1995. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart J. Konink.

De Raad hoorde schipper L. de Vries van het vvtg. "Grietje" UK 164, als betrokkene. Schipper L. de Vries werd ter zitting bijgestaan door zijn raadsman mr. F. de Vries Lentsch, advocaat te Rotterdam.

Voorts hoorde de Raad kapitein H.M.L. Müller en hoofdwerktuigkundige A.C. de Jong, beiden van het ms. "Schuitengat", als getuige. Beide getuigen werden ondersteund door H. Gorter, hoofd Regio Noord van de Vaarwegmarkeringsdienst van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken.

Matroos A. Zandhuis van het vvtg. "Grietje" UK 164, is behoorlijk opgeroepen, maar niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 19 mei 1995 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren en te doen aanvoeren, hetgeen hij dienstig achtte. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene en zijn raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. De schepen

De "Schuitengat" is een Nederlands betonningsvaartuig, toebehorend aan de Vaarwegmarkeringsdienst van het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken te Den Haag. Het schip is in 1990 gebouwd, is 35 meter lang, meet bruto 288 registerton en wordt voortbewogen door twee schroeven, elk aangedreven door een motor met een vermogen van 425 kW.

Het schip is uitgerust met VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, Decca-navigator, Syledis, een nauwkeurig plaatsbepalingsstelsel ten behoeve van het leggen van betonning, elektronische positieplotter en Navtex.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit zeven personen. De diepgang bedroeg voor en achter circa 1,70 meter.

De lading bestond uit vijf lichtboeien.

De "Grietje" UK 164 is een Nederlandse viskotter, toebehorend aan Rederij H. de Vries & Zn. te Urk. Het schip is in 1979 gebouwd, is 30,21 meter lang, meet bruto 220,41 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 885 kW.

Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, Decca, GPS en elektronische positieplotters.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De diepgang bedroeg voor 2,90 meter en achter 3,70 meter.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein H.M.L. Müller ("Schuitengat"):

Ik heb sinds september 1991 gevaren op diverse schepen als stuurman en werktuigkundige. Ik bezit het diploma S III, Marof en Radarwaarnemer. Ik vaar sinds december 1992 op het betonningsvaartuig "Schuitengat" van het DGSM.

Op maandag 28 februari 1994 deed ik dienst als kapitein (plaatsvervangend).

Wij vertrokken te circa 09.00 uur van West-Terschelling naar Harlingen, om reparaties te laten verrichten aan de boegschroef.

Het was dik van mist, het zicht bedroeg 100 à 150 meter en bij het inlopen van de Blauwe Slenk minder dan 50 meter en het was windstil.

Ik observeerde de rivierradar; deze stond op een bereik van 1200 meter. Machinist A.C. de Jong fungeerde als radarwaarnemer op de zeeradar (1½ – 3 mijl). Verder waren er nog twee man op de brug om uit te kijken en te luisteren. De marifoons stonden bij op respectievelijk kanaal 2 en kanaal 10, later, bij het invaren van de Blauwe Slenk, op kanaal 10 en 11. Dit was te circa 10.00 uur en ik meldde mij af bij de Brandaris en ging daarna over op kanaal 11 (Havendienst Harlingen).

Ik hield de positie bij met behulp van de Syledis (navigatiecomputer) en de DGPS. Beide deuren van de brug stonden open, de uitkijken stonden op de brugvleugels. Ik gaf mistseinen bij het naderen van andere schepen. Ik meldde mijn positie op kanaal

U 27

10 bij elke passage, later bij de Pollendam op kanaal 10 en 11 als algemene mededeling.

Wij passeerden verscheidene kotters onderweg naar zee en de veerboot "Vlieland". Ik hield de communicatie beperkt tot algemene mededelingen; een enkele keer meer specifiek als daar aanleiding toe was. Ik hield de uiterst groene kant van het vaarwater; ik zag alle boeien met het oog. De Syledis is tot op de meter nauwkeurig; deze wordt gebruikt om de boeien in de juiste positie te leggen.

Bij het inlopen van de Blauwe Slenk observeerde ik constant de radar. Er werd gestuurd door een roerganger vanaf West-Terschelling. De vaart was circa 4 mijl per uur (300 omwentelingen per minuut; volle kracht is circa 520 omwentelingen per minuut, 10 mijl per uur).

Wij hadden de stroom mee; het was te circa 11.45 uur hoog water te Harlingen. Ik zag bij het passeren van de BS 29/HR een echo op 1200 meter. Ik stuurde vrijwel 90° rechtwijzend en zag een echo aan stuurboord. Hij naderde vrij snel; ik schatte zijn snelheid op circa 8 mijl. Ik gaf mistseinen, lange stoten en meldde mijn positie op kanaal 10 en 11. Ik bevond mij in een bocht van het vaarwater en veranderde koers naar stuurboord. Hierbij kwam de echo geleidelijk aan bakboord. Hij zat ongeveer midvaarwater, bezuiden de lichtenlijn. Het vaarwater is ter plaatse ongeveer 100 meter breed. Bij het passeren van de BS 31 deed ik nogmaals een positiemelding op kanaal 10 en 11. Ik wist dat de kotters eraan kwamen. Ik had eerder op kanaal 11 de meldingen aan de Havendienst gehoord.

Bij het ingaan van het vaarwater van de Pollendam heb ik mij gemeld bij de Havendienst op kanaal 11. Toen de echo van de kotter bij de BS 40 was, meldde ik dat ik halverwege de BS 31 en de P1 was, maar kreeg geen antwoord. Kort daarop kwam hij in zicht, recht vooruit, ik schatte zijn snelheid op zeker 8 mijl. Ik sloeg vol achteruit en gaf hard stuurboord roer. Ik kon niet waarnemen of de kotter ook iets deed. Wij draaiden stuurboord uit, maar dit was niet genoeg; een aanvaring volgde.

Wij werden geraakt in de onderbrug aan bakboordzijde. De kotter schampte langs en wij kwamen direct vrij. Het was de "Grietje" UK 164. Hierna kregen wij contact op kanaal 10. Ik zei dat wij naar Harlingen gingen en hij meldde dat hij ook naar Harlingen ging. Ik schat het tijdstip van de aanvaring op 10.35 uur.

Vervolgens draaide ik het Hanerak in, uit het vaarwater en stopte het schip om de schade te bekijken. Benedendeks werd gecontroleerd door de machinist. Er was alleen schade aan het dekhuis en de verschansing.

Ik ben daarna weer geleidelijk naar het vaarwater gedraaid, richting Harlingen en kwam ik bij de P1 weer in het vaarwater en meldde dit weer op kanaal 10. Later bij de P3 (weggehaald wegens ijsgang) opnieuw. Ik voer langzaam richting Harlingen in koers 112° (lichtenlijn) aan de uiterst groene zijde. De Pollendam was niet zichtbaar; deze stond onder water. Er liep nog een zwakke vloed (circa 1 mijl). De bakens van de Pollendam waren goed zichtbaar op de radar; deze waren op 100 meter afstand of iets meer (120 m).

Ik passeerde de veerboot "Friesland" (optisch gezien) en ook enige kotters zonder problemen op circa 50 meter.

Kort voor de BS 33 hoorde ik twee kotters zich afmelden bij de Havendienst op kanaal 11. Ik meldde dat ik de haven binnen zou komen. Ik zag op de rivierradar dat de twee schepen vanuit de haven mij tegemoet kwamen. Deze schepen voeren voor

mij goed vrij over bakboord en ik mocht dus verwachten dat zij hun eigen kant van het vaarwater zouden houden. Ik naderde de BS 33/BS 54 en meldde dit op de VHF. Ik zette koers op het westelijke havenhoofd op 112°. Op dat moment zag ik op de radar dat de eerste echo van het naderende schip weg viel en ben ik overgegaan op zichtnavigatie; ik zette de motoren op stop. Ik passeerde de BS 33 op zeer korte afstand, ik schat op 20 meter. Ik kon hem met het oog zien. Ik had het westelijk havenhoofd op de koersflits toen ik dwars van de BS 33 was. Op dat moment kwam er iets aan stuurboord in zicht. Ik gaf hard stuurboord en vol achteruit, maar er volgde toch een aanvaring. Wij werden aan stuurboordzijde geraakt door de GY 57. Ik lag op dat moment 120° voor: ik schat de koers van de GY 57 op 330° – 340°. Voor de aanvaring zag ik twee echo's de haven uitkomen, er was geen rechtstreeks contact. Na de aanvaring was er contact op kanaal 10, hij riep: "Jullie zitten aan de verkeerde kant". Ik zei dat dat niet kon, omdat ik de BS 33 nog in zicht had. Ik zei de havenmeester weer dat wij naar binnen gingen. Ik zag daarna nog een andere kotter vlak achter de GY 57. Korte tijd later voer ik de haven binnen en meerde af aan de Willemskade. Na enige tijd meerden daar ook de GY 57 en later de UK 164 af. Ik schat het tijdstip van de eerste aanvaring op 10.35 uur en de tweede op 10.59 uur. De tweede aanvaring veroorzaakte een flinke scheur in de stuurboordvoorsteven. Ik overleg hierbij een print-out van de Syledis computer te 10.42 uur.

Bij de tweede aanvaring is de computer door de schok gestopt; het beeld is gefotografeerd. Ik had geen reden om aan de nauwkeurigheid van het Syledissysteem te twijfelen. De aflezing kwam goed overeen met de op zicht gepasseerde punten. Bij het werken met het Syledissysteem is door ons nog nooit een fout geconstateerd als het apparaat is ingesteld en er geen zenderuitval is.

Hoofdwerktuigkundige A.C. de Jong ("Schuitengat"):

Ik heb sinds 23 jaar gevaren op rijksvaartuigen. Ik bezit het diploma MM, radarwaarnemer en radiotelefonie (RTfa). Ik vaar sinds de nieuwbouw (drie jaar) op de "Schuitengat".

Wij vertrokken om circa 09.00 uur van West-Terschelling naar Harlingen om reparatie aan de boegschroef te laten verrichten. Ik maakte een rondje in de motorkamer en ging te circa 09.15 uur naar de brug. Het was slecht zicht (50 à 100 meter). Ik bemande de zeeradar aan bakboordzijde. Af en toe liep ik naar buiten om te luisteren; de deuren stonden open. Wij gaven regelmatig mistseinen. De radar stond op het 13-mijlsbereik, af en toe ging ik naar een korter bereik. Om goed half tien zijn wij de Vliestroom ingedraaid. Wij maakten een kleine 400 toeren (volle kracht is 600 toeren, 10 mijl per uur). Er werd door mij niet gesproken op de marifoon. De schipper gaf bij ieder baken of boei de positie door op kanaal 10 als algemene mededeling.

Vlak voor de Blauwe Slenk moesten wij een uitwijkmanoeuvre maken voor een visserman, ik weet niet meer welke, maar ik meen bij de BS 19.

Hij zat geheel aan de groene kant, hij sneed een hoekje af.

Ik weet niet of het schip is aangeropen, daar heb ik geen acht op geslagen. Wij

U 27

raakten hierdoor buiten het vaarwater maar dit gaf geen problemen. Wij kwamen op de normale wijze weer terug in het vaarwater. Ik heb steeds de groene boeien gezien; de rode waren niet te zien. Bij de BS 31 zag ik een echo aan bakboord. Wij minderden vaart tot 150 toeren (minimaal toerental). Ik hoorde onze schipper de positie melden en dat wij naar de P1 gingen. Ineens kwam de kotter in zicht. Ik was naar buiten gelopen om te luisteren. Ik heb geen mistseinen gehoord. Hij kwam voor mijn gevoel snel dichtbij; ik schat zijn snelheid op circa 6 mijl en onze snelheid op 2 à 3 mijl. Een aanvaring was niet meer te vermijden.

De schipper gaf hard stuurboord en vol achteruit; ik kon bij de kotter geen koersverandering waarnemen. Het schip schampte langs aan bakboord; hij raakte alleen het dekhuis en een stukje railing. Ik zag dat hij circa 15° slagzij maakte door de klap. Hij was snel weer uit het zicht, maar ik had gezien dat het de UK 164 was. Wij riepen hem op. Hij zei dat hij schade had en terug ging naar Harlingen en dat hij ons zou volgen.

Later bleek dat hij op het blinde werk terecht was gekomen. Ik ging een controle-ronde maken om te kijken naar schade of brand en ben daarna niet meer op de brug geweest. Ik ben er niet meer aan toe gekomen om het resultaat te melden. Ik zag na de aanvaring de BS 31; ik kon het lezen.

Van de tweede aanvaring heb ik niets gezien. Ik kwam na de schok aan dek en zag dat wij achteruit gingen.

Korte tijd later meerden wij af te Harlingen.

Volgens mij vond de aanvaring met de UK 164 plaats tussen de boei BS 31 en de wadpaal P1.

Tweede werktuigkundige P.N. van Suylekom ("Schuitengat"):

Ik heb sinds ruim vier jaar gevaren bij de betonning op de "Terschelling" en de "Schuitengat". Ik bezit het K.O.F.-diploma motordrijver (binnenvaart).

Op maandag 28 februari, na het vertrek uit West-Terschelling te omstreeks 09.00 uur, was ik afwisselend aan dek, in de motorkamer of in het verblijf. Toen de eerste aanvaring plaatsvond was ik in het washok. Ik ging direct naar buiten om te controleren; ik dacht dat er een boei geraakt was.

Ik kwam de hoofdmachinist tegen die met iemand aan het controleren was; daarom ging ik naar de brug. Ik ging op de uitkijk staan.

Ik stond aan stuurboordzijde voor het raam. Ik bemoeide mij niet met de radar; daar heb ik geen verstand van. Wij voeren langs de Pollendam. Ik zag de groene tonnen aan stuurboord; de andere kant heb ik niet gezien.

Het zicht was minder dan 50 meter. Ik zag plotseling een kotter uit de mist komen iets aan stuurboord. Direct daarop volgde een aanvaring.

Ik zag de boei BS 33 op misschien 15 meter afstand; ik kon de cijfers duidelijk lezen. Ik hoorde de schipper melden dat wij deze boei gepasseerd waren. De schipper gaf direct vol achteruit en hard stuurboord, maar dit hielp niet; het ging te snel.

Direct daarna kwam er nog een kotter; ik heb niet gezien welke. Naast de Pollendam voeren wij op halve kracht, circa 400 toeren.

Op het moment van de aanvaring was de snelheid minder; ik zag dit aan de gepasseerde boei 33. Ik weet niet op welk moment er vaart geminderd is. Ik hoorde

de Urker zeggen dat wij aan de verkeerde kant zaten. Dat was niet waar; ik kon nog steeds de boei zien.
Op tijd heb ik niet gelet. Wij kwamen snel weer los en gingen door naar Harlingen waar wij korte tijd later zijn afgemeerd.

Schipper L. de Vries ("Grietje" UK 164):

Op maandag 28 februari 1994 vertrokken wij te omstreeks 10.00 uur uit de vissershaven te Harlingen om met de boomkorren te vissen op de Noordzee. Ik ben sinds ongeveer tien jaar schipper en mede-eigenaar van de UK 164. Ik bezit het diploma SW V. Het zicht was slecht, circa 150 meter, maar het leek enigszins op te klaren. Ik meldde ons vertrek op kanaal 11 bij de Havendienst tijdens het losgooien en nogmaals bij het passeren van de Seinpost. Tussen de pieren trok het helemaal dicht, het zicht was minder dan 50 meter.
Ik liep zelf de wacht en matroos Arie Zandhuis was op de brug als uitkijk; de overige bemanningsleden waren werkzaam aan dek. Beide radars stonden bij; de ene op een bereik van 1½ mijl, de andere (daglichtradar) op een bereik van ¾ mijl. De marifoons stonden op kanaal 10 en 11.
Ik liep 200 toeren en stuurde zelf op de hand (volle kracht is 600 toeren, circa 11 mijl per uur). De gieken waren getopt en de navigatielichten brandden.
Ik hield stijf de rode kant van het vaarwater, ik kon de bakens op de Pollendam zien. Ik meldde mij bij het passeren van de P4 en de BS 40 op kanaal 10.
Ik passeerde de "Challender" bij de P2, het begin van de Pollendam.
Ik kreeg geen antwoord op mijn melding bij de BS 40 van de "Schuitengat"; ik had hem één keer gehoord toen hij de BS 24 of 26 passeerde. Ik liep steeds 200 toeren; alleen tussen het havenhoofd en de Pollendam heb ik even 300 toeren gelopen.
De radar gaf een goed beeld. Ik kon de daglichtradar bij het sturen goed waarnemen. Ik zag de "Schuitengat" op de radar aankomen nadat ik door Arie Zandhuis was gewaarschuwd. Hij was toen op ¾ mijl, circa twee streken aan stuurboord. Daarna heb ik hem niet meer gevolgd op de radar maar geprobeerd hem met het oog waar te nemen.
Toen de "Schuitengat" in zicht kwam zag ik dat het een aanvaring zou worden. Ik gaf hard stuurboordroer, nam de kracht van de schroef en wilde achteruit slaan. Voordat wij achteruit konden slaan kwam de aanvaring. Wij werden op de kop geraakt (bij bakens 36) en naar stuurboord gedrukt, waardoor wij vast kwamen te zitten op het blinde werk. Wij raakten met de voorsteven zijn opbouw.
Na de aanvaring zag ik hem afdraaien. Hij liep flinke vaart; ik zag een behoorlijke boeggolf. Ik schat het tijdstip van de aanvaring op 10.40 uur. Ik deed geen pogingen om los te komen van het blinde werk om schade te voorkomen. Ik riep per marifoon een sleepboot, de "Anita". Deze heeft ons na enige tijd vastgemaakt en ons losgetrokken. Door de aanvaring hadden wij enige schade aan de kop; ik denk dat wij geen bodemschade hebben van het aan de grond lopen.
Wij hebben geen voortdurende mistseinen gegeven, alleen enige lange stoten door Arie Zandhuis toen de "Schuitengat" naderde.

U 27

Er liep nog een vloedstroom, het zou te 11.30 uur hoog water zijn, de stroom was niet sterk meer.

Matroos A. Zandhuis ("Grietje" UK 164):

Ik heb 27 jaar gevaren op schepen in de visserij. Ik vaar sinds 14 jaar op de UK 164. Ik bezit het diploma S VII.

Op maandag 28 februari 1994 was ik na vertrek op de brug, samen met de schipper. Het was dik van mist, ik keek en luisterde uit en stond aan bakboordzijde op de brug.

Wij zaten steeds aan de rode kant van het vaarwater, ik kon de bakens op de Pollendam zien, van de groene kant heb ik niets gezien. De schipper stuurde op de hand. Ik keek regelmatig op de radar (de tweede radar, de schipper keek op de daglichtradar). Wij liepen 200 toeren.

Toen wij te omstreeks 10.00 uur vertrokken leek het een beetje op te klaren, maar bij het uitvaren van de haven viel het helemaal dicht.

Het zicht was hooguit 50 meter. De radar stond op het 1½ mijlsbereik. Ik zag een echo op 1¼ mijl die later van de "Schuitengat" bleek te zijn, geheel aan de rode kant, iets aan stuurboord. Ik waarschuwde de schipper en gaf een lange stoot op de fluit. Ik beseftte dat er gevaar voor aanvaring bestond.

Ik schreeuwde tegen de schipper dat hij achteruit moest slaan, maar hij kon dat niet omdat hij bang was met de schroef op de stenen te slaan.

Wij bevonden ons toen naast de Pollendam. Wij passeerden zonder problemen de "Challenger" op korte afstand. Hier hadden wij goed contact mee op kanaal 10. Bij het naderen van de "Schuitengat" gaf ik nog een lange stoot op de fluit. Ik hoorde geen antwoord. Ik zag bij het in zicht komen een flinke boeggolf. Ik schat zijn snelheid op circa 10 mijl per uur. Hij kwam iets aan stuurboord in zicht. De aanvaring volgde vrijwel onmiddellijk. Wij raakten zijn dekhuis en werden direct daarna op het blinde werk gedrukt, nabij de BS 36.

Schipper M. Kramer ("Wilma" UK 88):

Ik heb sinds 28 jaar gevaren op schepen in de visserij. Ik bezit het diploma SV a. Ik ben sinds 1974 schipper op de huidige UK 88.

Op maandag 28 februari 1994 vertrokken wij te circa 10.10 uur uit Harlingen om te vissen met de boomkorren. Ik schatte het zicht omstreeks 60 meter.

Ik had beide marifoons bij op kanaal 10 en kanaal 11. Ik heb mijn vertrek gemeld bij de Havendienst. Ik luisterde verder op kanaal 10. Ik had een radar bij (rasterscan) op het 3 mijlsbereik. Ik stuurde op de automaat. Ik volgde mijn positie met behulp van de trackplotters. Mijn positie was zeer nauwkeurig met behulp van de DGPS.

Buiten de haven kreeg ik contact met de "Challenger" op kanaal 10.

Ik passeerde deze aan bakboord zonder probleem. Voor mij, op circa 1 mijl afstand, voer de UK 4 naar buiten.

Wij passeerden de "Challenger" naast het begin van de Pollendam. Ik hoorde op kanaal 10 dat er een aanvaring had plaatsgevonden tussen de "Schuitengat" en de UK 164. Ik zag de "Schuitengat" op de radar. Ik voer op circa 50 meter van de kruin van de Pollendam; ik kon af en toe dwars op een bakken zien. Ik bevond mij

aan de rode kant van het vaarwater. Ik zag de "Schuitengat" op de koerslijn recht op mij af komen.

Ik riep op kanaal 10: "Welk schip komt er recht op mij af" (en noemde daarbij mijn naam en positie), maar kreeg geen antwoord. Ik nam kracht van de schroef en stuurde naar de dam toe totdat ik er stijf tegenaan zat. Er stond vrijwel geen stroom meer (vloedstroom), anders zou dit niet mogelijk zijn geweest.

Ik passeerde de "Schuitengat" tussen de P2 en de P4 op circa 15 meter.

Ik liep praktisch geen vaart meer. Nadat het schip gepasseerd was, manoeuvreerde ik mij weer slaags in het vaarwater met behulp van de boegschroef. Daarna ben ik met minimaal toerental verder gevaren.

Na het passeren heb ik opnieuw geroepen en kreeg ditmaal wel antwoord. Ik heb toen gezegd: "Als je geroepen wordt, kun je toch wel antwoord geven". Verder is er niets meer gezegd. Wij bereikten verder zonder problemen de uiterton. Ik hoorde even later dat hij een tweede aanvaring had gekregen met de GY 57.

De "Schuitengat" had een flinke vaart bij het passeren. Ik durf geen schatting te geven. Ik vond het gedrag van de "Schuitengat" ongewoon, normaal is dat wij een goed contact hebben met de rijksvaartuigen en de veerboten. De "Schuitengat" had, gezien zijn diepgang, best grotere afstand kunnen houden van de Pollendam, hij had zelfs buiten de groene kant kunnen blijven.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper L. de Vries ("Grietje" UK 164):

Ik heb de "Schuitengat" voor het laatst gehoord bij boei BS 24 of 26, toen zij meldde dat ze deze passeerde.

Toen wij boei BS 40 passeerden heb ik dat gemeld per marifoon. Bij boei BS 36 werden wij door de aanvaring op de Pollendam gedrukt. Boei BS 40 kon ik bij wijze van spreken aanraken. Hoe wij toen exact voorlagen weet ik niet, ik heb niet op het kompas gekeken. Vlak voor de aanvaring lag ik 305° voor.

Het vaarwater loopt op dat punt wel iets naar buiten, hetgeen verklaard dat ik de "Schuitengat" op twee streken aan stuurboord zag.

Toen de "Schuitengat" ons zag is hij van de Pollendam af gaan draaien.

Naar mijn mening voer de "Schuitengat" langs de Pollendam.

Toen ik de "Schuitengat" voor het eerst waarnam met het blote oog, schat ik de peiling of richting op één of twee streken aan stuurboord. Hoe ik de "Schuitengat" op de radar gezien heb, weet ik niet meer exact.

Er zat niet veel tijd tussen de aanvaring en het vastlopen. Wij zaten immers strak aan de rode kant van het vaarwater.

De daglichtradar stond eveneens bij, op een bereik van 3/4 mijl. Ik heb hem niet op groter bereik gehad.

Wij zijn met zes man aan boord. Er was iemand aan boord met een Radardiploma.

Die was bezig werkzaamheden aan dek aan het verrichten.

Op de brug heb ik alles op onder handbereik.

U 27

Ik kon geen vaart meer terugnemen. Alleen stoppen, meer kon ik niet doen. Ik heb niet achteruit geslagen.
Ik heb ook niet opgeroepen. Na de aanvaring riep de "Schuitengat" ons op.
Bij een eerdere tegemoetkomend schip is er wel marifooncontact geweest. Wij werden door dat schip opgeroepen.
Ik heb geen radardiploma. Ik stuurde op de hand maar kon de radar toch vrij duidelijk zien.
Bij boei BS 40 heb ik volgens voorschrift gemeld dat UK 164 boei BS 40 passeerde en uitvoer naar zee.
Toen de "Schuitengat" op een kwart mijl genaderd was ben ik naar buiten gegaan om te zien of ik hem met het blote oog kon zien.
Ik voer toen nog steeds 200 toeren. Toen ik de "Schuitengat" zag ben ik gestopt. Er was een goeie 50 meter zicht.
Wij hebben niet zwaar vastgezet.
Op een vraag van mijn raadsman of ik met andere schepen gecommuniceerd heb, antwoord ik negatief. Het contact met de veerboten is altijd correct.

Kapitein H.M.L. Müller ("Schuitengat"):

Op 28 februari 1994 voer ik als plaatsvervangend kapitein op het Nederlandse betonningsvaartuig "Schuitengat". Er was verder geen stuurman aan boord. Ik navigeerde op de radar en op de plotter. De Syledis gebruik ik als primair navigatiesysteem, secundair gebruik ik de DGPS. Ik navigeerde niet op een zeekaart; deze lag op de kaartentafel. Wij zouden ongeveer 11.00 uur in Harlingen zijn.
Ik ken het traject goed; wij varen regelmatig naar Harlingen. Ik wist dat wij te laat in Harlingen zouden aankomen. Ik heb de werf niet geïnformeerd over het feit dat wij later in Harlingen zouden arriveren als gevolg van de dichte mist. Ik heb de vrijheid om de reizen naar eigen goeddunken in te delen. De afspraken met de werf met betrekking tot de aankomsttijd van 11.00 uur waren in die zin dus niet dermate rigide dat zij reden waren om volle kracht te blijven varen.
Ik heb vaker in dichte mist gevaren; ik denk dat dit ongeveer tien maal is gebeurd. Tot de aanvaring met de "Grietje" – wij stonden toen met vier man op de brug – stond ik achter de rivierradar. Deze radar, met een maximaal bereik van 16 km en een minimaal bereik van 500 m, was ingesteld op een bereik van 1200 m. Deze radar heeft een variabel instelbare afstandring, een automatische, op het scherm zichtbare, koersflits, sea- en rain clutter. Deze radar heeft geen plotmogelijkheden. De echo's verdwijnen in de clutter op een afstand van ongeveer 100 m. Op deze radar bepaal ik ook of er gevaar voor aanvaring bestaat. Ik vond het bereik van 1200 m op de rivierradar verantwoord omdat de "Schuitengat" zeer snel stopt.
De andere radar, die bediend werd door de HWTK, stond op een bereik van 1½ mijl. De hoofdwerktuigkundige waarschuwde mij regelmatig als er echo's op zijn radar kwamen. In voorkomende gevallen keek ik ook op deze radar.
Er was geen Arpa aan boord.
Ik bediende tevens de motor. Op de brug is geen automaat voor het geven van mistseinen aanwezig; ik deed dit zelf zodra schepen binnen de 1200 m kwamen. De knop hiervoor was onder mijn handbereik. Er werd gestuurd door een roerganger. Vanaf Terschelling tot de aanvaring hadden wij, mede gelet op de geringe

scheepvaart, volle kracht gevaren. Ik vond dit verantwoord omdat ik bij naderings-situaties met andere schepen waarbij gevaar voor aanvaring zou kunnen ontstaan, het toerental van de schroef terugbracht tot ongeveer 300 omwentelingen per minuut. Dit toerental komt overeen met een snelheid van ongeveer vier mijl per uur. Het maximale toerental van de schroef bedraagt 620 omwentelingen per minuut, de snelheid die hierbij gehaald wordt bedraagt ongeveer 10 mijl per uur. De toerenteller werkte goed en was vanuit mijn positie goed zichtbaar.

In de Vliestroom hadden wij ongeveer 3 mijl stroom mee gehad.

Bij de BS 19 heb ik wel een andere visser gezien op de radar; ik heb hiermee geen contact gehad.

Onderweg had ik mij bij iedere passage van betonning via de VHF op kanaal 10 en 11 gemeld; dit waren algemene meldingen. Ik heb ook gehoord dat diverse vissers zich op de VHF meldden. De VHF's zijn onder handbereik vanaf de navigatiepositie achter de rivieradar. In de praktijk op de Waddenzee wordt volstaan met het doen van algemene mededelingen over de VHF bij het passeren van betonning. Ik weet dat dit niet in overeenstemming is met het BPR, omdat daarin staat dat men bij mist vaart moet verminderen, geluidseinen moet geven en elkaar op de VHF moet oproepen. Ik heb de oproepen van de UK 300 niet beantwoord, omdat deze mij niet speciaal waren opgevallen. In het algemeen beantwoord ik deze specifieke oproepen wel.

De boeien die wij passeerden heb ik met het blote oog waargenomen.

Tussen boei BS 29 en BS 31 ben ik koers gaan veranderen naar 112°; bij boei BS 31 lag ik op deze koers. Hoewel ik wist dat er voldoende waterdiepte was, ben ik niet het Hanerak ingevaren omdat ik de positie van de bakens daar niet vertrouwde, dit in verband met de periode van ijsgang die er was geweest. Door deze ijsgang zouden de bakens kunnen zijn verplaatst of hun radarreflectoren hebben verloren, zodat het gevaar bestond dat wij ze niet tijdig zouden waarnemen en het risico liepen een ketting in de schroef te krijgen. Onder normale omstandigheden varen wij, als er voldoende waterdiepte is, wel eens door het Hanerak.

Bij boei BS 31 zag ik dat een echo naderde; ik realiseerde mij dat er gevaar voor aanvaring kon ontstaan. Ik ben toen vaart gaan verminderen. Toen de echo bij boei BS 40 was aangekomen, zag ik deze bijna recht vooruit. Ik heb toen de motoren gestopt. Achteraf realiseer ik mij dat wij eventueel meer aan de stuurboordkant van het vaarwater hadden kunnen varen. Ik heb geen contact met het betreffende schip gemaakt omdat ik niet wist dat het de UK 164 betrof.

Ik toon u op de zeekaart de positie waar de aanvaring met de "Grietje" heeft plaatsgevonden. Ik heb geen verklaring voor het feit dat men aan boord van de UK 164 mij twee streken over stuurboord heeft gezien, zoals in de processen-verbaal wordt verklaard. Na de aanvaring voer ik richting Hanerak, stopte het schip en liep naar buiten om eventuele schade in oenschouw te nemen. Daarna voeren we verder met een snelheid van ongeveer 6 mijl per uur.

Wij zijn buiten de "Friesland" ook nog andere schepen tegengekomen die wij zonder problemen hebben gepasseerd. De passeerafstand is hierbij niet minder dan 40 à 50 m geweest.

Ik heb meerdere vissers gezien; ik weet niet meer of ik de UK 300 heb gezien. Ik ben op de hoogte van de diepgang van de uitkomende kotters.

De Syledis vergelijk ik regelmatig met de DGPS; hieruit blijkt de nauwkeurigheid

U 27

van ongeveer 1 meter. Er zijn geen gegevens aan boord van de variaties in de nauwkeurigheid van het Syledissysteem. Op het videoscherm zijn de boeien te zien. De posities worden, op basis van de gegevens van de Vaarwegmarkeringsdienst, handmatig in het navigatiesysteem ingebracht. Minimaal één maal per week worden deze gegevens geactualiseerd. De gegevens voor andere dan ons eigen vaargebied krijgen wij vanuit ons hoofdkantoor in Rijswijk. Ik ga er vanuit dat alle gegevens correct zijn.

Het leggen van betonning geschiedt op basis van het Syledissysteem. De gegevens van dit systeem worden tevens ingevoerd in een computer en een plotter. In de praktijk heb ik geen verschillen geconstateerd tussen de navigatiecomputer en de werkelijkheid.

Wijzigingen die ik in de betonning aanbreng, geef ik door aan Rijkswaterstaat die vervolgens zorg draagt voor de informatievoorziening aan de Dienst der Hydrografie. Ik ben op de hoogte van het feit dat de Vaarwegmarkeringsdienst overleg voert met betrekking tot eventuele onnauwkeurigheden in de positie van de betonning. In de print-out van de plot is, voorzover ik weet, noord boven. Ik heb geen verklaring waarom peilingen in de zeekaart, zoals bijvoorbeeld door de P-bakens op de Pollendam, niet overeenkomen met dezelfde peilingen in de print-out van het videobeeld. Ik weet niet of er een vertekening bij het uitprinten heeft plaatsgevonden. Het gyrokompas wordt wekelijks gecontroleerd.

In 1991 en 1992 heb ik als WTK bij de HAM gevaren.

De door mij afgelegde testen bij DGSM betroffen testen, waarbij ondermeer mijn kennis van het volledige BPR en praktische en theoretische aspecten met betrekking tot de betonningstaken en het vaargebied zijn getest. Ik kreeg een schriftelijke bevestiging dat ik voor deze testen was geslaagd. Sindsdien vaar ik, na een proeftijd van een half jaar, ongeveer om de week, als stuurman en plaatsvervangend kapitein, dus op de brug, aan boord van de "Schuitengat". Ik voelde mij voldoende ervaren om als kapitein op dit schip te varen.

Hoofdwerktuigkundige A.C. de Jong ("Schuitengat")

Op 28 februari 1994 voer ik als hoofdwerktuigkundige aan boord van het Nederlandse betonningsvaartuig "Schuitengat". De bemanning bestond uit de kapitein, twee werktuigkundigen, een bootsman en twee gezellen. De oorspronkelijke kapitein was niet aan boord. Er was geen stuurman aan boord; de bootsman fungeerde als stuurman. Op het ogenblik is er een stuurman in opleiding, zodat Müller ook met een stuurman kan varen.

Op de reis van Terschelling naar Harlingen stond ik achter de zeeradar. Deze stond op een bereik van 3 mijl. Af en toe schakelde ik tussen het 3-mijls en het 1½-mijls bereik. Er is op deze radar een mogelijkheid om te plotten met behulp van een waspotlood; ik heb tijdens deze reis niet op deze manier geplott. Ik weet wel hoe je op die manier moet plotten. Als ik echo's waarnam, gaf ik dit door aan de kapitein. De echo's verdwenen op ongeveer ¾ mijl in de clutter.

Af en toe keek ik door de ramen naar buiten.

Ik heb andere schepen op de VHF gehoord die hun posities doorgaven. Ik heb geen specifieke namen van schepen bij deze oproepen gehoord. Ik heb niet gehoord dat

andere schepen de "Schuitengat" hebben opgeroepen. Het is niet gebruikelijk dat ik door middel van de VHF met andere schepen communiceer.

De snelheid van het schip bepaal ik aan de hand van het toerental van de schroef en ook wel op het zicht. In de Blauwe Slenk hebben wij ongeveer 300 omwentelingen per minuut gedraaid. Hoe groot de snelheid in de Vliestroom is geweest weet ik niet; ik was toen niet op de brug.

Naar ik meen heeft de aanvaring plaatsgevonden op een afstand van ongeveer 50 m van boei BS 31. Het kan zijn dat ik deze boei heb verward met boei BS 33, dit mede gelet op de print-out van de plot op het videobeeld.

4. *Het standpunt van de inspecteur*

De aanvaring van het ms. "Schuitengat" met het vvtg. "Grietje" UK 164 was een gevolg van een navigatie waarbij onvoldoende rekening werd gehouden met de regels van het BPR, het Binnenvaartpolitiereglement. Formeel werd voldaan aan de bemannings- en uitrustings-eisen en op de brug van beide schepen waren genoeg opvarenden.

De marifoon werd echter niet gebruikt voor een rechtstreekse uitwisseling van informatie, de mogelijkheden van de radars waren misschien beperkt, maar werden niet benut en de schepen voeren geen snelheid waarbij een aanvaring nog kon worden voorkomen. De heer Krijger heeft in zijn rapport aangegeven dat kennis van het BPR geen eis is voor een zeevaarddiploma en stelde terecht vast dat dit geen goede zaak is voor de veiligheid van de navigatie op de binnenwateren. Voor het varen tijdens slecht zicht op de binnenwateren gelden andere regels dan op zee en vooral het marifoongebruik wordt meer benadrukt. Men kan zich afvragen of het BPR het beste reglement is voor het varen op ruim water, maar het stelt de regels die men dient te respecteren. Onvoldoende kennis van het reglement kan de oorzaak zijn van het niet goed toepassen van de regels. Schipper Müller werd door zijn hoofd van dienst, de heer H. Gorter voor zijn aanstelling tot schipper met goed gevolg op zijn kennis van het BPR getest. De beide als schipper dienstdoende getuigen waren van mening dat zij hun goede zijde van het vaarwater hielden. Mogelijk kwamen beide tot deze achteraf niet juist gebleken inschatting doordat zij alleen de tonnen aan hun stuurboordszijde konden zien. Het ms. "Schuitengat" voer met een voor de omstandigheden hoge snelheid. De kapitein die ter plaatse goed bekend was en wist dat er veel uitkomende kotters waren die door hun diepgang beperkt waren in hun mogelijkheden om ver naar stuurboord uit te wijken, hield het schip niet zoveel als zijn diepgang toeliet, aan de kant van het Hanerak. Volgens de uitdraai van het Syledis systeem blijkt dat het ms. "Schuitengat" bij de aanvaring nagenoeg midden vaarwater voer. Ook het vvtg. "Grietje" moet toen ondanks de bevindingen van schipper De Vries, te ver uit zijn goede kant hebben gevaren. Er zijn geen aanwijzingen dat het Syledes systeem een foute aanwijzing gaf. Bij de passage van de tonnen HR 1 en 2 kan de aanwijzing van de Syledis van de posities van het schip voor zover een nauwkeurige aflezing van de printeruitdraai mogelijk is, niet al te afwijkend zijn geweest. De marifoon werd door de schippers niet doelmatig gebruikt want er kwam geen direct contact tot stand tussen beide schepen. De geluidsseinen

U 27

en de marifoonmeldingen van het ms. "Schuitengat" zijn volgens de verklaringen, niet door de opvarenden van een aantal kotters in de nabijheid opgemerkt. Ik meen ondanks de tegenstrijdige verklaringen te mogen concluderen dat de aanvaring een gevolg was van het handelen van de beide schippers. Ik stel u voor om af te zien van een maatregel van tucht.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

De "Schuitengat" vertrok op 28 februari 1994 omstreeks 09.00 uur van West-Terschelling naar Harlingen om een reparatie aan de boegschroef te laten verrichten.

Het was dik van mist en windstil. Op de brug bevonden zich de kapitein, de hoofdwerktuigkundige, de roerganger en een uitkijk. Er werd op de hand gestuurd. De kapitein observeerde de rivierradar, terwijl de hoofdwerktuigkundige als radarwaarnemer fungeerde op de zeeradar. Zowel de kapitein als de hoofdwerktuigkundige zijn in het bezit van het diploma "radarwaarnemer".

De rivierradar stond ingesteld op een bereik van 1200 meter, terwijl de zeeradar eerst op een bereik van 13 mijl stond ingesteld en later terug geschakeld werd naar een bereik van beurtelings 3 en 1½ mijl. De marifoons stonden bij op respectievelijk kanaal 2 en 10. Kanaal 2 wordt gebruikt om met de verkeerspost "Brandaris" te communiceren en kanaal 10 is bestemd voor het contact tussen schepen onderling. Er werd volle kracht gevaren, wat overeenkomt met een snelheid van 10 mijl per uur, en de stroom was mee met een gemiddelde snelheid van 2 mijl per uur. De diepgang van de "Schuitengat" voor en achter bedroeg circa 1,70 meter.

De kapitein hield de posities bij met Syledis en DGPS. De Syledis is een navigatiesysteem dat gebruikt wordt bij de positiebepaling tijdens het leggen van boeien. Er werd niet op de zeekaart genavigeerd maar op een videoscherm. Op het scherm zijn de boeien te zien. Deze zijn handmatig in de navigatiecomputer ingebracht. De navigatiecomputer verkrijgt zijn plaatsbepalingsgegevens van het Syledis navigatiesysteem.

Omstreeks 09.30 uur werd de Vliestroom ingedraaid. Er werden verscheidene kotters en de veerboot "Vlieland" gepasseerd.

Om 10.00 uur voer men de Blauwe Slenk in. Het zicht bedroeg toen minder dan 50 meter. De kapitein meldde zich af bij de verkeerspost "Brandaris" en schakelde de marifoon over naar kanaal 11, de Havendienst van Harlingen.

Bij de BS 19 moest een uitwijkmanoeuvre gemaakt worden voor een visserman en geraakte de "Schuitengat" buiten het vaarwater hetgeen, gezien de diepgang van de "Schuitengat" en de verhoging van de waterstand, niet voor problemen zorgde.

Contact via de marifoon is er tussen beide schepen niet geweest.

De betoning die de "Schuitengat" passeerde, werd visueel waargenomen en de passage daarvan werd door de kapitein van de "Schuitengat" via marifoonkanaal 10 en 11 gemeld. Deze meldingen waren bedoeld als algemene meldingen.

De boei BS 29/HR 2 werd aan de bakboordzijde van de "Schuitengat" gepasseerd en met een koers van vrijwel 90° rechtwijzend werd naar het vaarwater langs de

Pollendam gestuurd met de bedoeling om de BS 31 aan stuurboord te houden en vervolgens 112° rechtwijzend voor te gaan liggen.

Bij het passeren van de BS 29/HR 2 zag de kapitein een echo op 1200 meter. Deze echo zat aan stuurboord en naderde vrij snel. De kapitein meldde zich op marifoonkanaal 10 en 11 en gaf stoten op de fluit.

Toen hij zich in de bocht van het vaarwater bevond, veranderde hij koers naar stuurboord. Hierdoor kwam de echo geleidelijk over zijn bakboordboeg te zitten. Bij het passeren van de BS 31 deed hij nogmaals een positiemelding op beide marifoonkanalen. Ook werd er vaart verminderd. Het was maandagmorgen en de kapitein was zich er van bewust dat veel kotters de haven van Harlingen zouden verlaten. Hij had ook diverse meldingen van vertrekkende kotters, aan de Havendienst Harlingen, via de marifoon gehoord. Toen de echo op de rivierradar zich bij de BS 40 bevond, heeft de kapitein van de "Schuitengat" gemeld dat hij halverwege de BS 31 en de P 1 zat. Kort daarop kwam een kotter in zicht, welke de "Grietje" UK 164 bleek te zijn. De kapitein van de "Schuitengat" zette de machines op achteruit en gaf hard stuurboordroer, maar dat was niet voldoende; een aanvaring volgde.

De "Schuitengat" werd aan bakboord ter hoogte van de onderbrug geraakt.

De "Grietje" UK 164 was op 28 februari 1994 omstreeks 10.00 uur uit Harlingen vertrokken met bestemming de Noordzee. Bij vertrek meldde de schipper zich op marifoonkanaal 11 bij de Havendienst Harlingen. Bij het passeren van de "seinpost" werd wederom een melding op dit kanaal gemaakt.

De schipper liep zelf de wacht en had een uitkijk op de brug.

De schipper zelf was niet in bezit van een radardiploma, een van de bemanningsleden was dit wel, maar die deed werkzaamheden aan dek.

Er stonden twee radars bij, de daglichtradar op een bereik van 3/4 mijl en de andere radar op een bereik van 1½ mijl. De schipper bediende zelf het roer, de machine en de marifoons.

Vanuit de stuurstand had de schipper een goed zicht op de daglichtradar.

De marifoons stonden op respectievelijk kanaal 10 en 11.

Tussen de pieren en de Pollendam heeft de schipper 300 toeren met de machine gedraaid en daarna de machine terug genomen tot 200 toeren. (Volle kracht is 600 toeren, circa 11 mijl per uur.)

De grootste diepgang van de kotter bedroeg 3,75 meter.

De schipper verklaart dat hij bij het ingaan van het vaarwater langs de Pollendam stijf aan de rode zijde heeft gevaren en de bakens op de dam kon zien. Het zicht was minder dan 50 meter. Hij meldde zich bij het passeren van de P4 en de BS 40 op marifoonkanaal 10. Hij heeft geen antwoord op zijn meldingen gekregen.

Na een waarschuwing door de uitkijk ontwaarde de schipper een echo op de daglichtradar op een afstand van 3/4 mijl, circa twee streken aan stuurboord.

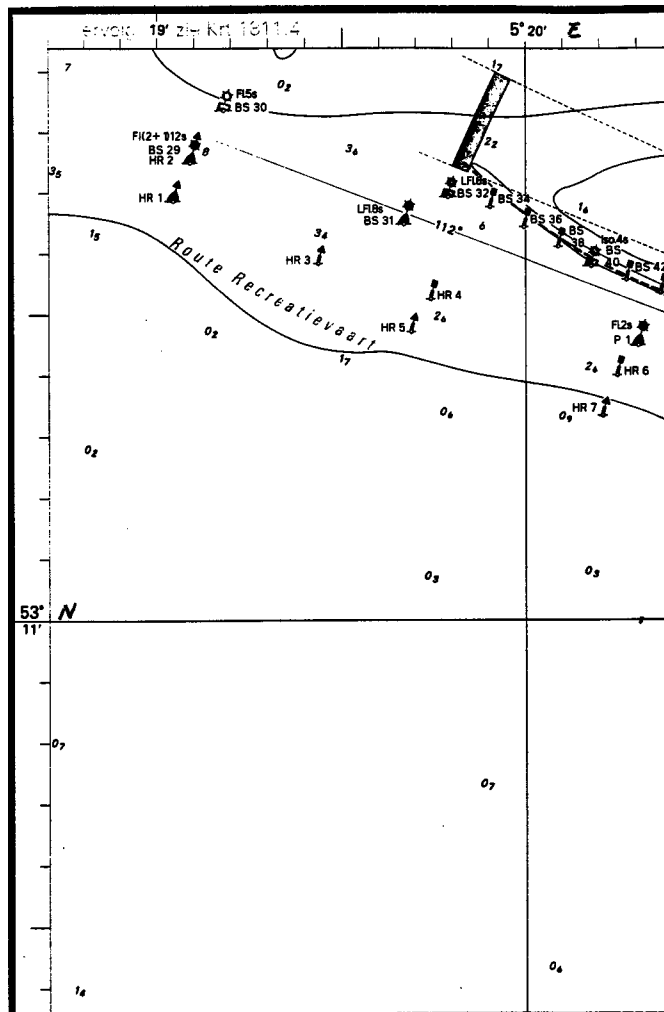
De schipper heeft de echo niet verder op de radar gevolgd maar geprobeerd het schip visueel waar te nemen. De schipper kreeg het schip even over stuurboord in zicht. Hij gaf stuurboordroer en stopte de machine.

Even later volgde de aanvaring en met de voorstevens werd de "Schuitengat", ter

U 27

hoogte van de opbouw geraakt. De "Grietje" UK 164 liep vervolgens, nabij boei BS 36, op het blinde werk.

Per marifoon werd de sleepboot "Anita" opgeroepen, die de "Grietje" UK 164 heeft losgetrokken, waarna de kottor op eigen kracht naar Harlingen kon terugkeren.



Beschouwing

De aanvaring

De kapitein van de "Schuitengat" kreeg bij het passeren van boei BS 29/HR 2 een echo op zijn scherm, op een afstand van 1200 meter.

De hoofdwerktuigkundige, die de tweede radar bemande, heeft in een eerder stadium geen melding van een echo gedaan, terwijl zijn radar afwisselend op een bereik van 3 of 1½ mijl stond.

Tijdens de zitting is vast komen te staan, dat de "Schuitengat" vanaf West-Terschelling steeds volle kracht heeft gelopen. Tevens had men gedurende het hele traject stroom mee.

Op het moment dat de echo op 1200 meter opgemerkt werd, heeft de kapitein nog vaart verminderd; dit gebeurde pas bij de BS 31.

De kapitein van de "Schuitengat" heeft zich wel gemeld, maar niet geprobeerd rechtstreeks contact te krijgen met het vaartuig dat op zijn scherm verscheen.

Ook de "Grietje" UK 164 heeft zich onvoldoende gehouden aan de regels van het "Binnenvaartpolitiereglement".

Volgens artikel 6.32 – Varen op radar – dient een schip, dat op het radarscherm een schip waarneemt waarvan de positie of gedrag tot een gevaarlijke situatie zou kunnen leiden, per marifoon verbinding op te nemen met dat schip, tot het verstrekken van de nodige inlichtingen.

De "Schuitengat" zat bij boei BS 29/HR 2 buiten het vaarwater.

Om weer in het vaarwater te komen moest eerst 90° rechtwijzend gestuurd worden, om vervolgens bij boei BS 31 112° rechtwijzend te gaan voorliggen.

Bij de BS 31 werd door de "Schuitengat" vaart verminderd en ter hoogte van de BS 36 vond de aanvaring plaats.

De navigatie werd niet op de zeekaart uitgevoerd maar op een beeldscherm. Op dit beeldscherm staan alleen de boeien geprojecteerd. Indien de kapitein van de "Schuitengat" op de zeekaart had genavigeerd, was hij misschien eerder geneigd geweest om boei BS 31 aan bakboord te houden.

De kaart geeft ter plaatse immers voldoende ruimte aan om de boei aan bakboord te houden en gezien de diepgang van de "Schuitengat" had dit geen enkel probleem opgeleverd.

De kapitein van de "Schuitengat" wist dat er die ochtend veel vertrekkende kotters uit Harlingen te verwachten waren. Ook was het de kapitein bekend dat de kotters door hun diepgang gebonden zijn aan de vaargeul.

Het verweer van de kapitein van de "Schuitengat", dat tengevolge van ijsgang de betoning buiten de vaargeul onbetrouwbaar zou zijn, was voor het passeren van de boei BS 31 aan bakboord, niet steekhoudend.

In zijn verweer kwam naar voren dat vooral de staken in het Hanegat hem angst in boezemden en die ontbraken hier ter plaatse.

De Raad is van oordeel dat de "Schuitengat" geen veilige vaart heeft gelopen en te laat vaart heeft verminderd.

De kapitein heeft zijn machine niet op tijd gestopt; volgens zijn verklaring was de "Schuitengat" juist zeer snel te stoppen.

De schipper van de "Grietje" UK 164 heeft de "Schuitengat" op aanwijzing van de uitkijk op 3/4 mijl afstand op de radar waargenomen. Hij heeft de echo verder niet

U 27

op de radar gevolgd maar geprobeerd om het schip met het oog waar te nemen. De "Schuitengat" kwam even over stuurboord in het zicht.

De schipper gaf stuurboordroer en stopte de machine. Voordat achteruit geslagen kon worden volgde de aanvaring en de "Grietje" UK 164 werd vervolgens op het Blinde Werk gezet.

De "Grietje" UK 164 was uitgerust met twee radars. De schipper, die zelf aan het roer stond, had zicht op de daglichtradar die op een bereik van 3/4 mijl stond. De schipper zelf was niet in het bezit van een radardiploma.

Tijdens de zitting is vast komen te staan dat een lid van de bemanning wel in het bezit was van het diploma "radarwaarnemer", helaas was dit bemanningslid aan dek te werk gesteld. Zoals in het voorgaande reeds is vermeld heeft ook de schipper van de "Grietje" UK 164 niet geprobeerd, via de marifoon, rechtstreeks contact te verkrijgen met het vaartuig dat hij op zijn scherm kreeg.

De schipper heeft niet eerder vaart verminderd, gestopt of tijdig achteruit geslagen toen hij de echo op een afstand van 3/4 mijl op zijn scherm kreeg.

Ondanks de tegenstrijdige verklaringen van beide schepen, wat betreft het houden van de juiste kant van het vaarwater, is de Raad van oordeel dat de aanvaring het gevolg is van het verkeerd handelen der beide schippers.

Beide schippers hebben de voorschriften, gesteld in het Binnenvaartpolitiereglement artikel 6.32, onvoldoende toegepast.

Daarenboven had de kapitein van de "Schuitengat" met zijn schip buiten de vaargeul kunnen blijven en had de schipper van de "Grietje" UK 164 voor een optimale radarbewaking moeten zorgen.

De "Schuitengat" heeft, bij dit beperkte zicht, geen veilige vaart gelopen.

Bestissing

De Raad is van oordeel dat voor schipper Lucas de Vries, geboren 25 april 1953 te Urk, een tuchtrechtelijke maatregel niet aan de orde is, gezien de beperkte mate van zijn schuld aan de aanvaring en gezien het feit dat de kapitein van de "Schuitengat" als kapitein van een vaartuig in openbare dienst van het Rijk geen tuchtrechtelijke maatregel kan worden opgelegd.

Opmerking

Wederom blijkt dat het handhaven van een veilige vaart onontbeerlijk is bij het navigeren tijdens beperkt zicht.

Gezagvoerders van vaartuigen die vaarwateren bevaren waar het Binnenvaartpolitiereglement van kracht is, dienen op de hoogte te zijn van de bepalingen vastgelegd in dat reglement en deze terdege toe te passen.

Gezagvoerders dienen, in moeilijke navigatorische situaties, hun plaatselijke bekendheid, benevens de kennis die aan boord is (hier het radarwaarnemersdiploma van een ander bemanningslid) volledig te benutten om een veilige navigatie mogelijk te maken.

Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, R.M. Heezius, E. Bakker, P.S.W. Haseloop en L.J. de Graaff, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. baron Bentinck in aanwezigheid van de secretaris, ter openbare zitting van de Raad van 18 september 1995.

(get.) U.W. Bentinck, D.J. Pimentel,