

Nr. 23

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van de Nederlandse hopperzuiger "Volvox Hansa", varende van Southampton, Engeland, naar de stortplaats op zee, met de Engelse ferry "Red Falcon".

Betrokkenen: kapitein H.G. Kerkdijk
tweede stuurman H. Vermeulen

Op 9 maart 1997 is de Nederlandse hopperzuiger "Volvox Hansa", varende van Southampton, Engeland, naar de stortplaats op zee, in aanvaring gekomen met de Engelse ferry "Red Falcon".

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 24 maart 1998 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 kapitein van het ms. "Volvox Hansa", Herman Gerard Kerkdijk, wonende te Purmerend en/of de tweede stuurman van het ms. "Volvox Hansa", Hendrik Vermeulen, wonende te Amsterdam.

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 de hopperzuiger "Volvox Hansa";
- twee ambtsedige processen-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk kapitein H.G. Kerkdijk en tweede stuurman H. Vermeulen;
- een fotokopie van een brief d.d. 18 juni 1997, ref. ChrW/ys/mb97.085, van Van Oord ACZ, aan de Scheepvaartinspectie, met bijlagen;
- een fotokopie van het Report of an Investigation into a Collision between "Red Falcon" and "Volvox Hansa" in Southampton Water on 9 March 1997 van de Maritime Accident Investigation Branch in Engeland, d.d. december 1997;
- een kleurenreproductie, bestaande uit tien foto's.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 14 september 1998. Voor het hoofd van de Scheepvaartinspectie was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart G.Th. Koning.

De Raad hoorde kapitein H.G. Kerkdijk en tweede stuurman H. Vermeulen, beiden als betrokkene. De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van

U 23

24 maart 1998 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren, hetgeen zij dienstig achtten. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkenen is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. De schepen

De "Volvox Hansa" is een Nederlandse hopperzuiger, toebehorend aan Van Oord ACZ B.V. te Gorinchem. Het schip is in 1970 gebouwd, is 116,85 meter lang, meet bruto 6814 registerton en wordt voortbewogen door twee pitch propellers, aangedreven door een motor met een vermogen van 6476 kW. Het schip is uitgerust met radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, GMDSS A1, A2 en A3 en DGPS.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit circa 24 personen.

De diepgang bedroeg voor en achter 8,5 meter. De lading bestond uit klei en zand.

De "Red Falcon" is een Engelse ferry, toebehorend aan de Red Funnel Group te Southampton, Engeland. Het schip is in 1994 gebouwd, is 83,54 meter lang, meet 2881 GT en wordt voortbewogen door twee schroeven, aangedreven door een motor met een vermogen van 2000 kW. Het schip is onder meer uitgerust met VHF en twee radars. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit tien personen. Voorts waren er 52 passagiers aan boord. De lading bestond uit zestien motorvoertuigen.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartininspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein H.G. Kerkdijk:

Van juni 1993 tot op heden heb ik als kapitein gevaren op de "Volvox Hansa", met regelmatige aflosperiodes. Op 24 februari 1997 heb ik het commando overgenomen op de "Volvox Hansa". Op 9 maart 1997, om 21.10 uur, ben ik gestopt met baggeren en heb de pijpen aan dek gelegd; ik meldde aan VTS, op kanaal 12, dat wij richting stortgebied (ongeveer 2,5 mijl ten zuiden van NAB tower) gingen. De lokale wetgeving schrijft voor dat er ten minste één "pilot exemption certificate" (PEC) per wacht aan boord dient te zijn. Tweede stuurman H. Vermeulen was in het bezit van PEC certificaat no. 477, geldig tot 28 januari 1998. Een klein olietankertje, de "Jaynee W" genaamd, hebben wij eerst laten passeren, alvorens wij onze vaart opvoerden naar ongeveer 5 mijl. Dit in verband met mist en het lokale vaarreglement van 6 mijl tot aan de VTS-toren. Het zicht heb ik opgevraagd en ook zelf waargenomen als zijnde 100 à 150 meter. De brugbezetting was als volgt: de kapitein in de loodsstoel achter de ARPA-radar, welke zich aan bakboord van het console bevond, tweede stuurman H. Vermeulen achter het roer en pitch-control, eerste

stuurman W. Knoester achter de tweede radar, rechts van het console; laatstgenoemde hield tevens uitkijk. De ARPA stond als 3-cm radar ingesteld en de tweede radar als 10-cm radar. Ik schakelde regelmatig tussen de bereiken $\frac{1}{2}$ mijl tot $\frac{3}{4}$ mijl tevens gebruikte ik $\frac{3}{4}$ mijl offcenter om voldoende zicht vooruit te hebben. Met regelmatige tussenpozen gaven wij de voorgeschreven geluidsseinen en tevens indien er een geluidsein werd gehoord. Tevens voerden wij de voorgeschreven navigatieverlichting en onze ankers waren gereed om te vallen. De beide stuurmachines stonden bij en wij stuurden op de hand. Wij hadden twee VHF-sets bij staan waarop ook uitgeluisterd werd, de één stond op kanaal 12, de ander op kanaal 16. Wij waren tevens in het bezit van een DGPS-receiver.

Rond 21.18 uur waren wij dwars van de VTS-tower en meldden dit zoals voorgeschreven op kanaal 12. Ik gaf opdracht om iets op te voeren naar ongeveer 7 mijl over de grond, een grotere vaart dan 6 mijl is toegestaan vanaf de VTS-tower naar buiten. Deze vaart hielden wij aan tot Fawley Terminal, daarna reduceerden wij de vaart tot ongeveer 6,5 à 6,7 mijl over de grond. Om 21.43 uur hoorde ik de "Red Jet 1" melden dat die buiten de Reach- en de Hook-boei om naar binnen zou gaan. Om 21.45 uur passeerde de "Red Jet 1" ons op 100 meter aan bakboord, ongeveer tussen de Fawley Oil Terminal en de Hamble Point Buoy. Wij hadden de "Red Jet 1" in zicht dwarsop. Zij liep volgens mijn radar plot ongeveer 23 mijl. Ik merkte, ter hoogte van de Fawley-boei, dat het schip iets naar het noordoosten verzet werd en verlegde de koers iets stuurboorduit in de richting van de Black Jack-boei, stuurkoers ongeveer 147° rw. Rond 21.43 uur begrepen wij uit de conversatie van de "Patrol launch", die achter ons zat, en het VTS dat de "Red Falcon" dezelfde manoeuvre ging uitvoeren als de "Red Jet 1", te weten stuurboord ronden van de Reach- en de Hook-boei. Ik observeerde op de radar dat de "Red Falcon" buiten de Reach-boei omging, wat zijn vaart precies is geweest kan ik mij niet meer herinneren, echter dit moet zo ongeveer 14 mijl zijn geweest. Ik gaf opdracht om recht op de Black Jack-boei aan te gaan sturen, welke koers dat precies is geweest herinner ik mij niet meer; in ieder geval was het nog iets stuurboorduit. Alhoewel ik de "Red Falcon" in het plot van mijn radar had staan, observeerde ik de te volgen koers naar de Black Jack- en de Castle Point-boei. Plotseling zag ik de echo van de "Red Falcon" hard richting mijn koerslijn bewegen. Tijdens de conversatie, om ongeveer 21.53 uur, tussen de "Volvox Hansa" en de "Red Falcon", gaf de "Red Falcon" te kennen 330° rw. te gaan sturen na het ronden van de Hookboei, en rood-op-rood te willen passeren. Ik begreep dat dit onmogelijk was, daar de afstand ongeveer $2\frac{1}{2}$ kabels bedroeg op dat moment. Ik gaf hierop een stoot op de fluit, zette de stuurboordschroef vol achteruit, de bakboordschroef half achteruit en manoeuvreerde met bakboordschroef, om de voorliggende koers te blijven behouden. Het schip heeft namelijk in de gegeven situatie de neiging om bakboorduit te draaien, echter dit heeft wegens mijn manoeuvre nagenoeg niet plaats gevonden. Tegelijkertijd zagen wij het bakboordlicht en de accommodatieverlichting van de "Red Falcon" over de stuurboordboeg. Om 21.54 uur boorde het voorschip van ons zich in de bakboordvoorzijde van de "Red Falcon". Vlak voordat de aanvaring plaats vond werd door de eerste stuurman algemeen alarm gegeven, daar de gehele accommodatie zich vooruit bevond. Ten tijde van de aanvaring was, voorzover ik weet, en dat werd na de aanvaring bevestigd, iedereen present op het sloepen- en vlottendek met redding-gordels. Tijdens de aanvaring is het bakboordanker uitgelopen tot ongeveer acht

U 23

lengtes. Hierop heb ik opdracht gegeven om te kijken of er geen gewonden waren, hoe ernstig de schade was en of het schip water maakte. Ik informeerde naar de toestand van de "Red Falcon", die reeds uit het zicht was. De Patrol Launch heb ik ingeschakeld om de grootte van de schade in de boeg op te nemen en door te geven. De "Red Falcon" had volgens zijn zeggen geen assistentie nodig, vervolgens hebben wij het bakboordanker zo goed als mogelijk thuis gebracht en zeevast laten zetten. Gezien de schade (in de bovenboeg trimtank no. 1, ter hoogte van diepgangsmark 8,50 meter) en de vlakke zee en het kalme weer vond ik het verantwoord om met gereduceerde vaart (2 à 3 knopen) mijn weg te vervolgen om zodoende de stortplaats te bereiken. Het werd door het VTS niet toegestaan een alternatieve stortplaats te gebruiken. Na het storten zijn wij weer richting Southampton gevaren voor opname en reparatie van de schade. Voor uw informatie: er zijn video-opnamen beschikbaar, gemaakt door het VTS.

Tweede stuurman H. Vermeulen:

Vanaf december 1993 heb ik regelmatig dienst gedaan als tweede stuurman, met regelmatige afloperiodes. Op 25 januari 1997 ben ik voor de eerste maal als tweede stuurman aan boord gekomen van de "Volvox Hansa". Op 9 maart 1997, rond 21.15 uur zijn wij, nadat wij gestopt waren met de baggerwerkzaamheden te Southampton, vertrokken naar de stortplaats ongeveer zuidzuidwestelijk van de NAB tower. Tijdens vertrek waren, buiten mijzelf, op de brug aanwezig, de eerste stuurman als wachtchef en als uitkijk en de kapitein, in verband met de aanwezigheid van dichte mist. Ik was de enige op de brug aanwezig in het bezit van een pilot exemption certificate. De kapitein bezette de ARPA-radar aan de bakboordzijde en deed ook de navigatie. De eerste stuurman keek regelmatig op de stuurboordradar en ikzelf was primair op de brug voor het bedienen van het roer en de regeling van de pitch (vaart van het schip). Daarbij keek ik regelmatig mee op de gewone radar die zich direct rechts van mij bevond; de DGPS bevond zich recht voor mij. Regelmatig overlegden wij met elkaar over de positie van de verschillende betonning, overige scheepvaart en positie van het schip. Wij voeren de gehele route ongeveer 6 knopen. Regelmatig werden de voorgeschreven geluidseinen handmatig gegeven, de navigatieverlichting stond bij, evenals twee stuurmachines. De normale procedure werd afgehandeld met de VTS tower, betreffende klaar met baggeren en op weg naar zee. Mijns inziens was het zicht maximaal 1½ kabel. Er stonden in ieder geval twee VHF-sets bij, één op kanaal 16 de ander op kanaal 12. Er bevond zich één schip, de "Jaynee W", voor ons, die op ons uitliep. De "HAM 310" bevond zich achter ons. Tijdens mijn opleiding voor het pilot exemption certificate vernam ik van de diverse loodsen, dat het een gebruikelijke gang van zaken is dat indien de diepgang van het schip dit toeliet (ongeladen) als binnenkomend schip de stuurboordzijde van de Reach- en de Hook-boei aan te houden, om zodoende het uitkomende verkeer niet te hinderen. Ter hoogte van de Esso-terminal stuurden wij 143° rw. Tussen Hamble Point-boei en Fawley-boei gingen wij 147° rw. sturen, daar wij iets naar bakboord verzet waren. Wij gingen dus aanliggen op de Black Jackboei. Via het VTS en de radar hadden wij de "Red Falcon", die naar binnen kwam, reeds lang waargenomen. Ik nam verder waar dat de "Red Falcon" aan stuurboordzijde van de Reach-boei passeerde en nam daarop aan

dat hij hetzelfde zou doen bij de Hook-boei. Ik volgde de echo van de "Red Falcon" continu op het radarscherm en zag hem plotseling bakboorduit gaan om tussen de boeien (Reach-boei en Hook-boei) door te steken en zodoende weer in de vaargeul te komen. Hierbij liep de "Red Falcon" echter voor ons over. Op het moment dat ik dit waarnam had de kapitein dit ook geconstateerd en hij zei dit tegen ons. Wat de afstand tussen beide schepen was, weet ik niet precies meer, echter het was wel kort bij. Op dit moment wilde de kapitein de "Red Falcon" oproepen om naar zijn intenties te vragen, dit was echter niet meer nodig, daar de "Red Falcon" ons opriep en zei dat hij stuurboorduit wilde gaan, om bakboord op bakboord te passeren. Op dat moment zag ik dat de "Red Falcon" zich nog steeds aan stuurboordzijde van onze koersflits bevond. De kapitein en ik realiseerden ons direct dat dit voorstel absoluut niet meer haalbaar was. De kapitein wilde hierop wederom in contact treden met de "Red Falcon", echter dat was niet meer nodig daar de eerste stuurman op dat moment zei dat de "Red Falcon" al in zicht was en direct het algemeen alarm indrukte. Op dat moment keek ik ook op en zag de toplichten van de "Red Falcon", welke niet wijd open stonden, echter of ik de bakboord- of stuurboordzijde van het schip zag weet ik niet meer en wist dat ook niet vlak na het ongeluk. De kapitein stond op dat moment al naast mij en nam de besturing en pitch control van mij over. Ik nam waar dat de kapitein direct het schip tot stoppen probeerde te brengen, echter daar was het reeds te laat voor. Tijdens deze manoeuvre veranderde het schip nauwelijks van koers. Waar wij de "Red Falcon" precies raakten, weet ik niet, het is wel zo dat de "Red Falcon" na de aanvaring, aan onze stuurboordzijde, voorbij schoof. De enige tijd die ik mij kan herinneren is 21.52 uur, daar de eerste stuurman dit tegen mij zei en zodoende dit ook in het dagboek vermeld werd. Hierop ben ik naar het voorschip gegaan om de bemanning te tellen, iedereen was present. De schade was reeds door de bemanning opgenomen. Tevens werd de schade door de Patrol Launch, die bij ons in de buurt was, opgenomen. De schade bleek beperkt gebleven te zijn tot een gat in de boeg (vlak boven de waterlijn) van de voorpiek trimtank. Het bleek geen bezwaar om onze korte reis voort te zetten. Ik was weer op de brug aanwezig toen de kapitein aan het VTS vroeg om de baggerlading in de buurt te storten, Maar hier kregen wij geen toestemming voor. Nadat wij onze lading zuid van de NAB tower hadden gestort, keerden wij terug naar Southampton voor definitieve opname van de schade en reparatie.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein H.G. Kerkdijk:

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd.

Aan boord waren een eerste en een tweede stuurman die voor dit gebied een loodsvrijstelling hadden. Er wordt een 8 uur op, 8 uur af wachtsysteem gelopen, waarbij altijd één van deze twee op wacht is. Ikzelf loop nooit de wacht, alleen in bijzondere omstandigheden. Ik heb nu voor dit gebied inmiddels ook een loodsvrijstelling, destijds nog niet. Ik heb voor het behalen van deze vrijstelling meer dan

U 23

acht reizen gemaakt, gevolgd door een klein theoretisch examen. Daarna hoefde geen examenreis te worden gemaakt. Certificaatnummer 477 is het nummer van de tweede stuurman.

De twee radars aan boord zijn daglicht radars. De 3-cm radar waarachter ik zat had een ARPA-functie. Er werd door mij geen parallel-index-methode gebruikt; ik gebruikte de plotfunctie van de radar. Ik weet niet of de eerste stuurman de parallel-index-methode gebruikte. De posities werden in de zeekaart bijgehouden. Op de baggerlocatie navigeren wij op DGPS gekoppeld aan een plotter met een speciaal door onze eigen surveydienst voor dit gebied gemaakte elektronische kaart. In deze kaart zijn diverse punten aangegeven, zoals boeien, de zijkanten van het vaarwater en dergelijke. Wij hebben aan boord geen commerciële elektronische zeekaart. De DGPS is heel erg nauwkeurig, tot op 1 meter.

Ik voerde zelf de navigatie in verband met de mist. Ik schat dat het zicht ongeveer 150 meter was. De tweede stuurman had weliswaar een opleiding gehad voor de loodsvrijstelling van dit gebied, maar ik vond het niet noodzakelijk hem meer bij de navigatie te betrekken. Ik voelde mij voldoende capabel om zelf de navigatie te doen. Ik wist net zoveel van het gebied als de tweede stuurman. Ik navigeerde op de radar, de tweede stuurman had zicht op de plotter. Bij grote afwijkingen kon hij mij dus waarschuwen. Hij fungeerde als roerganger en kreeg van mij koersorders in graden op die hij moest sturen. De eerste stuurman fungeerde als uitkijk en observeerde de andere radar. Onder deze omstandigheden was dit een normale brugbezetting. Op een zuiger wordt nooit door een matroos gestuurd, dit wordt altijd door een stuurman gedaan. Ik heb niet overwogen een matroos op de brug te zetten als uitkijk; dat is niet de gewoonte.

Onze snelheid bedroeg volgens de DGPS zo'n 7 mijl per uur.

Ikzelf deed de communicatie over de VHF die avond, de stuurlieden hielden zich hier niet mee bezig.

Ik gaf regelmatig geluidsseinen als ik schepen op de radar zag en als ik geluidsseinen van andere schepen hoorde. De geluidsseinenautomaat stond niet bij; ik gaf de seinen met de hand. Ik voer ongeveer in het midden van het vaarwater, iets aan stuurboord van het middenvaarwater. Ik heb niet speciaal het middenvaarwater aangehouden in verband met de daar langs de kant gemeerd liggende schepen. Ik weet niet meer precies hoeveel graden ik heb opgestuurd. Ik weet ook niet meer of er eb of vloed stond. In het algemeen loopt daar zo'n 1 à 2 mijl stroom per uur. Bij goed zicht varen wij op de stuurautomaat en iets meer aan stuurboord van het vaarwater.

Ik was in de vaste veronderstelling dat de "Red Falcon" ook de route van de eerste veerboot zou volgen, dus buiten de boeien om. Ik had gezien dat hij dat meerdere malen daarvoor ook had gedaan. Ik had de "Red Falcon" zo'n 4 à 5 maal eerder gezien en ik wist dat er daar aan boord gevaren werd door zeer bekwame mensen, die in verband met de overige scheepvaart flexibel navigeerden. Dit buitenom varen wordt ook door de VTS-autoriteiten aanbevolen aan ongeladen schepen die om de noord gaan. Ik heb geen rechtstreeks VHF-contact met de "Red Falcon" opgenomen om dit buitenom varen door hem te laten bevestigen. Het is niet de gewoonte dat schepen die elkaar daar passeren, contact met elkaar opnemen. Ook met de eerste veerboot had ik dat niet gedaan. Dit oproepen wordt daar in het algemeen niet

gedaan om de communicatie over de VHF niet te verstoren; de communicatie verloopt altijd via de VTS-autoriteiten.

Aanvankelijk zou de "Red Falcon" volgens mijn radarbeeld goed vrij van ons gaan, op zo'n 200 meter, maar door zijn draai naar bakboord kwam hij in het vaarwater. Ik zag op mijn radar een grote smeer, waarop ik mij afvroeg wat er aan de hand was. Het ging allemaal zo snel dat er geen tijd meer was om uit te wijken.

Vrijwel onmiddellijk nadat hij had doorgegeven dat hij 330° voorlag heb ik volle kracht achteruit gegeven. Ik had natuurlijk nooit twee keer "oké" tegen hem moeten zeggen, omdat ik mij onmiddellijk realiseerde dat wat hij wilde absoluut niet kon. De rood-op-rood-passage die hij wilde was absoluut onmogelijk.

De "Red Falcon" kwam op stuurboord in het zicht. Ik heb niet eerst overwogen om hem eerst op te roepen om te vragen wat zijn bedoelingen waren, omdat ik toen al zag dat het fout zou gaan. In mijn beleving is alles in een paar seconden gebeurd. Wij lagen ongeveer 146° voor toen ik volle kracht achteruit sloeg.

Ik begrijp nog steeds niet dat ik een rood licht van de "Red Falcon" heb gezien, want dat kan eigenlijk niet. Omdat ik dit ongeveer 10 uur na de aanvaring heb verklaard, moet dit wel zo zijn geweest. Ik weet niet meer of ik ook nog zijn toplichten heb gezien. Ik begrijp eigenlijk nog steeds niet waarom hij in het vaarwater is gekomen. Ik heb niet waargenomen dat de "Red Falcon" ons aan stuurboordzijde is gepasseerd; dit heb ik later van anderen vernomen. Wat er volgens mij is gebeurd, is dat men aan boord van de "Red Falcon" geschrokken is van de nabijheid van de Hook-boei en daarna een Williams-turn heeft gemaakt, waardoor hij weer in het vaarwater terecht is gekomen.

Ik ben direct na de aanvaring door de Engelse autoriteiten verhoord. Ik heb toen de videobanden van de radar van de VTS-autoriteiten gezien en hun audiobanden van de VHF gehoord. De videoband gaf om de paar seconden een beeldje. Wij gingen als het ware krabbend door het water, en ook de "Red Falcon" ging ook steeds iets bakboorduit, onze tracks convergeerden. Op dat radarbeeld was volgens mij geen plotselinge manoeuvre van de "Red Falcon" te zien omdat de echo's toen al te dicht bij elkaar zaten.

De afstand van de brug naar het voorschip bedraagt ongeveer 60 meter.

De tracks in de door u getoonde zeekaart zijn door mij daarin getekend. Ik heb het rapport van de MAIB gelezen. Ik heb daar geen commentaar op geleverd, omdat ik dat niet opportuun achtte.

Ik heb geen BRM-cursus gevolgd.

De maximale diepgang van de "Volvox Hansa" bedraagt 9,16 meter.

Tweede stuurman H. Vermeulen:

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd. Ik had voordat ik hier aan boord kwam wat aflosreizen aan boord van andere baggerschepen gemaakt. Daar waren geen zusterschepen van de "Volvox Hansa" bij. De "Geopotes IX", waarop ik ook had gevaren, leek nog het meeste op de "Volvox Hansa".

Ik voelde mij voldoende vertrouwd aan boord.

Ik heb de loodsvrijstelling speciaal voor dit baggerproject gehaald. Het was voor dit gebied niet op een of andere manier schriftelijk vastgelegd, dat onbeladen schepen

U 23

die om de noord voeren, buitenom de boeien langs moesten varen. Ik had tijdens de reizen voor het behalen van de loodsvrijstelling wel van de loodsen gehoord dat dit zo de gewoonte was.

De route van de zuigplaats naar de stort werd gedekt door onze surveykaart op de plotter. Ik had zicht op deze kaart. De middenvaarwaterlijn stond er toen nog niet in, maar ik kon wel ongeveer inschatten of wij in het middenvaarwater voeren.

Ik fungeerde alleen als roerganger, maar nam wel actief aan de navigatie deel. Wij stuurden ongeveer 4° op; het schip stuurde goed. Het schip wordt daar wel meer naar bakboord weggezet.

Het zicht bedroeg zo'n 150 meter.

Ik had zicht op de grote radar aan bakboord. Voorzover ik mij herinner was hij ingesteld op het 3-mijlsbereik. De parallel-index-methode werd niet gebruikt. Ik heb de "Black Jack" recht vooruit gehad op de radar. De Hook-boei was goed op de radar te zien. Deze hebben wij niet dwars gehad en voor de aanvaring hebben wij hem ook niet in het zicht gehad.

Ik zag dat de "Red Falcon" plotseling bakboorduit ging en in het vaarwater kwam; dat was vlak voor de Hook-boei, op zo'n twee kabels ervan af. Ook de kapitein had dit kennelijk gezien, want hij vroeg aan mij wat er aan de hand was. Zowel de kapitein als ik zagen dat wat hij wilde absoluut niet kon. Ik heb de "Red Falcon" zowel op de radar als met het blote oog aan stuurboord gezien en ik heb hem ook aan stuurboord voorbij zien gaan. Ik heb geen boordlichten van de "Red Falcon" gezien, wel zijn toplichten, die vlak bij elkaar zaten.

Ik heb geen harde klap van de aanvaring gevoeld, in tegendeel, wij voelden heel weinig.

Na de klap heb ik het sturen aan de kapitein overgegeven, omdat die daar meer ervaren in is dan ik. Ik ben naar voren gegaan om de koppen te tellen.

Ik weet niet of het anker onmiddellijk heeft gehouden waardoor wij zijn omgezwaaid.

Ik heb geen commentaar op het rapport van de MAIB geleverd, omdat ik dat ook niet opportunity achtte.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Een aanvaring als deze zou eigenlijk niet meer mogen gebeuren. Beide schepen hadden de juiste apparatuur aan boord, de kapiteins en stuurlieden van deze schepen hadden voldoende ervaring en waren aanwezig op de brug, bovendien was er verkeersbegeleiding van Southampton VTS. De navigatie in de mist zou gezien het bovenstaande geen probleem moeten zijn. Opvallend is wel dat de tweede stuurman, als enige in bezit van een Pilot Exemption Certificate, achter de manoeuvreerconsole werd geplaatst en slechts zijdelings op de radar kon kijken. Mistseinen werden op de "Volvox Hansa" slechts gegeven als men op de radar scheepvaart waarnam. De parallel-index-methode werd niet toegepast. Het werd pas laat duidelijk dat het schip door de stroom noordoostelijk verzet werd. Dit werd door kapitein Kerkdijk gecorrigeerd, maar de "Volvox Hansa" bleef wel middenvaarwater varen. De kapitein heeft geen optimaal gebruik gemaakt van de mensen en middelen die hem ter beschikking stonden. Bridge Resource Management is ook voor de natte

aannemerij een geschikt middel om stuurlieden en kapiteins te leren als team te opereren en optimaal van de kennis en middelen op de brug te profiteren.

Op basis van de gesprekken op de VHF was men op de brug van de "Volvox Hansa" van mening dat de "Red Falcon" evenals de "Red Jet 1", oostelijk van de groene boeien zouden blijven. De registratie van de gesprekken maakt duidelijk dat de VTS-operator aan de Patrol Launch doorgaf dat de "Red Jet 1" buiten de boeien om zou gaan en gevolgd werd door de "Red Falcon". Ook de "HAM 310" kreeg 4 minuten later deze informatie. Vijf minuten daarna heeft de kapitein van de "Red Falcon" besloten juist voor de Hook-boei bakboorduit te gaan, om vervolgens de lijn van het vaarwater te volgen. Dit mag, gezien de informatie over de VHF, enigszins verrassend genoemd worden. Veel mogelijkheden om uit te wijken had men niet meer. Blijkens de transcriptie ging kapitein Kerkdijk akkoord met de afspraak rood-op-rood passeren. Bij het in zicht komen van de "Red Falcon" bleek dit onmogelijk en heeft de kapitein juist gehandeld door de vaart eruit te halen om de gevolgen van de aanvaring te beperken.

Uit deze scheepsramp blijkt dat communicatie onderling, dan wel met de verkeersbegeleiding, noodzakelijk is om zeker te zijn van de intenties van de omringende scheepvaart. Nu gingen beide gezagvoerders uit van eigen interpretaties. Indien de "Volvox Hansa" meer stuurboordwal had gehouden en mistseinen had gegeven conform de reglementen, had de aanvaring mogelijk voorkomen kunnen worden. De conclusies in het rapport van de MAIB kan ik niet geheel onderschrijven. In het rapport is de rol van de verkeersbegeleiding onderbelicht gebleven, maar duidelijk is wel dat op beide schepen in meer of mindere mate fouten zijn gemaakt. Dit laatste in overweging nemende stel ik voor de kapitein te straffen door het uitspreken van een berisping en de stuurman geen tuchtrechtelijke maatregel op te leggen.

5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 9 maart 1997, omstreeks 21.54 uur (UTC) kwam de hopperzuiger "Volvox Hansa" in aanvaring met de in Engeland geregistreerde ferry "Red Falcon" die om 21.30 uur vanuit Cowes naar Southampton vertrokken was. De aanvaring gebeurde tijdens mist in de omgeving van de Hook-boei in de wateren nabij Southampton. De brugbezetting aan boord van de "Red Falcon" tijdens de reis van Cowes naar Southampton bestond uit de kapitein, een stuurman, een roerganger en een uitkijk. De kapitein van de "Red Falcon" was in het bezit van een verklaring van vrijstelling loodsplicht. De totale bemanning bestond uit 10 personen en ten tijde van de aanvaring waren er 52 passagiers aan boord. De twee radars op de brug stonden ingesteld op "relative motion, ship's head". Volgens het rapport van de MAIB (Marine Accident Investigation Branch) stond de achterste radar constant op een bereik van 1,5 mijl. Het bereik van de voorste radar varieerde wel gedurende de reis maar werd nimmer op een groot bereik ingesteld. De vaart bedroeg tot vlak voor de aanvaring 11 knopen. De VHF stond op kanaal 12,

U 23

het VTS-kanaal. De "Red Falcon" was voorzien van twee Voith-Schneider schroeven.

De "Volvox Hansa" was door de Belgische baggermaatschappij Jan de Nul ingehuurd om binnen de haven van Southampton baggerwerkzaamheden uit te voeren.

Het stortgebied voor de "Volvox Hansa" bevond zich op ongeveer 2,5 mijl ten zuiden van de NAB toren. De bemanning bestond uit ongeveer 24 personen. Er werd een wachtsysteem gelopen van 8 uur op, 8 uur af, met een bezetting van een eerste en tweede stuurman. Voor iedere wacht was een stuurman met een verklaring van vrijstelling loodsplicht beschikbaar. De "Volvox Hansa" was voorzien van twee verstelbare schroeven.

Op 9 maart 1997 stopte men om 21.10 uur met baggeren en werden de pijpen aan dek gelegd. De diepgang bedroeg 8.50 meter, gelijklastig.

De kapitein meldde, op VHF-kanaal 12, aan VTS dat zij naar het stortgebied vertrokken en vroeg daarbij het zicht op. Hem werd doorgegeven dat het zicht nabij Cadland ongeveer 1,5 kabel zou bedragen.

Bij vertrek van de baggerlocatie bestond de brugbezetting uit de kapitein, de eerste en tweede stuurman. De tweede stuurman beschikte over een verklaring van vrijstelling loodsplicht. De kapitein voerde de navigatie vanuit de loodsstoel achter de ARPA-radar. Deze radar was ingesteld op "relative motion, north up, off centre NW sector" en op een bereik van 0,75 mijl. De eerste stuurman bemande de tweede radar en hield tevens uitkijk, terwijl de tweede stuurman het roer en de pitch-control bediende. De tweede radar stond ingesteld op "relative motion, north up" en op een bereik van 3 mijl. De ARPA stond als 3-cm radar ingesteld en de tweede radar als 10-cm radar.

Nadat men een kleine olietanker had laten passeren voerde de kapitein de vaart op naar ongeveer 5 knopen. Volgens het lokale vaarreglement diende men tot aan de VTS-toren niet harder te varen dan 6 knopen. Er werd genavigeerd op DGPS gekoppeld aan een plotter met een door de eigen surveydienst voor dit gebied gemaakte elektronische kaart. Op de kaart waren diverse punten aangegeven, zoals boeien en de zijkanten van het vaarwater, de middenvaarwaterlijnen ontbraken echter. De tweede stuurman had vanaf zijn stuurpositie zicht op de plotter en waarschuwde de kapitein bij grote afwijkingen. Zelf navigeerde de kapitein in verband met de mist op de radar.

Ofschoon men de beschikking had over een geluidsseinenautomaat, gaf de kapitein zijn mistsignalen met de hand en alleen als antwoord op mistsignalen van andere schepen en als er echo's van schepen op zijn radar verschenen.

De communicatie over de VHF werd door de kapitein zelf gedaan. Om 21.18 uur was men dwars van de VTS-toren en werd de vaart opgevoerd naar 7 knopen. Om 21.38 uur meldde de kapitein aan VTS dat het zicht bij Cadland 1,5 mijl bedroeg en 1 minuut daarvoor meldde de "Red Falcon" dat men de haven van Cowes verlaten had en onderweg was naar de Royal Pier in Southampton.

Om 21.44 uur meldde VTS aan de Patrol Launch dat de "Red Jet 1" de Calshot Spit-boei had gerond en ten oosten van de groene boeien Reach en Hook zou blijven en gevolgd werd door de ferry "Red Falcon". Deze mededeling werd door de kapitein van de "Volvox Hansa" ook gehoord.

Om de uitkomende scheepvaart niet te belemmeren was het usance en door de

VTS-autoriteit aanbevolen dat, indien de diepgang het toeliet, de noordgaande schepen ten oosten van de boeien Reach en Hook bleven. De kapitein van de "Volvox Hansa" had de ferry "Red Falcon" al een keer of 4 à 5 eerder gezien en nam aan dat deze ferry de route van de "Red Jet 1" zou volgen.

Omstreeks 21.49 uur bevond de "Volvox Hansa" zich even voor Fawley en liep een vaart van 7 knopen. De middenvaarwaterlijn ligt daar ter plaatse in een richting van 143°. De kapitein bemerkte dat zijn schip in noordoostelijke richting weggezet werd en benoorden de middenvaarwaterlijn was verdaagd. Hij gaf de tweede stuurman de opdracht om 147° te gaan sturen, recht op de Black Jack-boei aan, om zodoende weer aan de goede zijde van de middenvaarwaterlijn te komen. Op de radar zag hij dat de "Red Falcon" buiten de Reach-boei om ging. Hij had de ferry in het plot van zijn radar staan maar hij hield zich voornamelijk bezig met het observeren van de te volgen koers naar de Black Jack-boei en de Castle Point-boei. De vaart was intussen teruggebracht naar 6,5 à 6,7 knopen. De "Red Falcon" passeerde om 21.52 uur de Reach-boei kort over bakboord met, volgens de kapitein van de "Volvox Hansa", een vaart van ongeveer 14 knopen. Volgens het onderzoeksrapport van de MAIB (Marine Accident Investigation Branch) besloot de kapitein van de "Red Falcon" na de Reach-boei een zodanige koers te sturen dat men weer in het vaarwater kwam. Volgens de kapitein van de "Volvox Hansa" nam hij, op de radar, het draaien naar bakboord van de "Red Falcon" even voor de Hook-boei waar. Hij zag de echo van de "Red Falcon" hard richting zijn koerslijn komen. Om 21.53 uur werd de "Volvox Hansa" opgeroepen door de "Red Falcon", met de mededeling dat de "Red Falcon" stuurboorduit zou gaan naar een koers van 330° en rood op rood zou passeren. De "Red Falcon" zat op dat moment op een afstand van 2,5 kabel, aan stuurboord van de "Volvox Hansa".

De kapitein van de "Volvox Hansa" begreep dat een rood-op-rood-passage tussen beide schepen niet meer mogelijk was en zette de stuurboordschroef op vol achteruit en de bakboordschroef op half achteruit en manoeuvreerde met bakboordschroef zodanig dat de koers behouden bleef. Tegelijkertijd zag hij over stuurboord het bakboordlicht van de "Red Falcon" in zicht komen. De eerste stuurman had inmiddels algemeen alarm gegeven. Even later boorde het voorschip van de "Volvox Hansa" zich in de bakboordvoorzijde van de "Red Falcon".

Toen de kapitein van de "Red Falcon" stuurboorduit ging naar een koers van 330° om de "Volvox Hansa" rood op rood te passeren, zag hij over bakboordsboeg de twee toplichten en het groene zijdelicht van de "Volvox Hansa". Hij zette de dwarsbediening vol naar stuurboord en synchroniseerde de voor- en achterbediening op vol achteruit.

Tijdens de aanvaring liep het bakboordanker van de "Volvox Hansa" uit tot ongeveer 8 lengtes. De "Volvox Hansa" liep bovenwaterschade op aan trimtank no. 1 en de "Red Falcon" ondervond aanzienlijke bovenwaterschade aan bakboord.

De "Volvox Hansa" heeft zijn reis naar de stortplaats met gereduceerde vaart kunnen volbrengen en keerde naar Southampton terug voor reparatie.

Ook de "Red Falcon" kon zijn reis naar Southampton op eigen kracht vervolgen.

Beschouwing

Ondanks de begeleiding van VTS-Southampton en de wetenschap van elkaars aanwezigheid kon het toch gebeuren dat, omstreeks 21.54 uur, de aanvaring tussen de "Volvox Hansa" en de "Red Falcon" plaatsvond. Op beide schepen was de brug naar behoren bemand en was men voorzien van moderne navigatieapparatuur.

Om 21.37 uur werd de "Red Falcon" door VTS op de hoogte gesteld van de uitvarende "Volvox Hansa". De "Volvox Hansa" die ook op het VTS-kanaal uitluisterde, nam op dat moment kennis van de binnenkomende ferry.

Om 21.44 uur volgde de kapitein van de "Volvox Hansa" de conversatie tussen de Patrol Launch en VTS. VTS meldde toen dat de "Red Jet 1" de Calshot-boei rondde en buiten de boeien Hook en Reach om de noord zou komen. Tevens meldde VTS dat dit schip gevolgd werd door de "Red Falcon". Volgens het plot van de kapitein van de "Volvox Hansa" liep de "Red jet 1" een vaart van 23 knopen. Tussen de Fawley oil terminal en de Hamble point-boei passeerde men elkaar op circa 100 meter aan bakboord.

De kapitein van de "Volvox Hansa" bemerkte toen ook dat zijn schip in noordoostelijke richting werd weggezet en aan bakboord van het vaarwater verdaagde. De middenvaarwaterlijn ligt daar ter plaatse in een richting van 143°. Om weer terug te komen naar de goede zijde van het vaarwater liet de kapitein een koers sturen van 147°, recht op de Black Jack-boei aan.

Met deze koers zou het schip echter zeer langzaam en uiteindelijk nog maar net aan de goede kant van de middenvaarwaterlijn komen.

De Raad is van oordeel dat de kapitein van de "Volvox Hansa" zulks doende zich niet gehouden heeft aan voorschrift 9a van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee 1972. Hij diende de buitenzijde van het vaarwater aan zijn stuurboordzijde te houden, zo dicht als veilig en uitvoerbaar was. De breedte van het vaarwater aan stuurboordzijde van de middenvaarwaterlijn was ter plaatse ten minste 2 kabels en was er dus geen reden om op de middenvaarwaterlijn te blijven, zeker niet als tegemoetkomende scheepvaart op korte termijn te verwachten was. Of de kapitein precies wist hoeveel hij benoorden deze lijn zat betwijfelt de Raad. Er werd genavigeerd op een door de eigen surveydienst voor dit gebied gemaakte elektronische kaart. Op deze kaart waren wel de boeien en de zijkanten van het vaarwater aangegeven maar niet de middenvaarwaterlijn.

De Raad heeft in een eerdere uitspraak (zie de uitspraak 18/1998, van 17 juni 1998 inzake de "Geopotes X") gewezen op de gevaren die kunnen optreden bij het navigeren op dit soort elektronische surveykaarten. Het gebruik van deze surveykaarten dient beperkt te blijven tot het gebruik op de zuig- c.q. stortplaats.

Daargelaten dat deze elektronische surveykaart niet voor de navigatie gebruikt diende te worden, was deze kaart ook nog onvoldoende ingericht voor de navigatie.

De tweede stuurman, die op dat moment de enige verklaringhouder was, werd door de kapitein ingezet als roerganger. De Raad is van oordeel dat de kapitein juist deze verklaringhouder bij de navigatie had moeten betrekken. De kapitein had zulks doende zijn aandacht meer op het scheepvaartverkeer kunnen richten. De Raad is van oordeel dat de tweede stuurman geen schuld heeft aan de ramp.

Om 21.43 uur observeerde de kapitein van de "Volvox Hansa" op zijn radar de "Red Falcon", die op dat moment buiten de Reach-boei omging. Hij zette het schip in de plot en zag dat de vaart van de ander ongeveer 14 knopen bedroeg.

De Raad is van oordeel dat dit het moment had moeten zijn dat de kapitein van de "Volvox Hansa" zijn uiterste zijde van het vaarwater had moeten opzoeken en contact op had moeten nemen met de "Red Falcon" om zich zeker te stellen van de intenties van de ferry.

De "Red Falcon" was om 21.37 uur al op de hoogte van de uitkomende scheepvaart. Toch was dit voor de kapitein van de ferry geen aanleiding om zijn radar regelmatig op een groter bereik in te stellen. Ook bevreemdt het de Raad dat de kapitein zijn radar niet op "north up" had ingesteld en hij geen gebruik maakte van de op de radar beschikbare hulpmiddelen om een goed overzicht te krijgen van de situatie en van het gevaar voor aanvaring. Reden hiervoor was waarschijnlijk dat de kapitein die, volgens het rapport van de MAIB, nooit een radarcursus had genoten, hiermee niet vertrouwd was. Er wordt echter wel in een druk vaarwater gevaren, in een gebied waar mist een veelvuldig verschijnsel is.

Volgens bovengenoemd rapport was de stopweg van de "Red Falcon", indien men bij een vaart van 13 knopen de Voith-Schneider units in tegengestelde richting liet draaien, ongeveer een scheepslengte.

Toch is de Raad van oordeel dat de vaart van de "Red Falcon", onder de heersende omstandigheden te hoog is geweest. Met name, indien men de veilige vaart baseert op de karakteristieke eigenschappen van het schip, dient men ook in geval van nood van deze eigenschappen gebruik te maken. Tevens dient men bij de bepaling van een veilige vaart onder meer rekening te houden met de eventuele beperkingen, opgelegd door het gebruikte radarbereik.

Ook is de Raad van oordeel dat de "Red Falcon" zijn intentie om weer in het vaarwater terug te keren, kenbaar had moeten maken. Zeker omdat het in dit gebied usance was dat schepen met een kleine diepgang buiten het vaarwater Southampton aanliepen.

Conclusie

De Raad is van oordeel dat beide kapiteins schuld hebben aan de ramp.

De "Volvox Hansa" had meer zijn stuurboordzijde van het vaarwater moeten houden. Ook had de kapitein op zijn radar de "Red Falcon" beter moeten volgen en met het schip in contact moeten treden om naar zijn intenties te vragen.

De Raad is van oordeel dat de kapitein de aanwezige scheepvaart niet goed heeft gevolgd omdat de navigatie veel aandacht vergde. Hij had de verklaringhouder bij de navigatie moeten betrekken. De mate van schuld van de kapitein is evenwel naar het oordeel van de Raad niet zodanig, dat een maatregel van tucht aan de orde is.

De kapitein van de "Red Falcon" heeft geen goed gebruik van zijn radar gemaakt. Hij heeft geen gebruik gemaakt van alle op zijn radar aanwezige hulpmiddelen en van stelselmatig waarnemen. Hij had regelmatig op een groter bereik zijn radar moeten observeren.

Hij had zijn terugkeren naar het vaarwater kenbaar moeten maken en zijn vaart moeten aanpassen aan de heersende omstandigheden.

De kapitein had toen hij, om 21.53 uur, de "Volvox Hansa" op zijn radar zag eerst de maatregelen moeten nemen om de aanvaring te voorkomen.

U 23

Door het eerst contact opnemen met VTS en de "Volvox Hansa" ging kostbare tijd verloren.

Beslissing

De Raad is van oordeel dat voor kapitein H.G. Kerkdijk, geboren 24 mei 1938 te Arnhem, en voor tweede stuurman H. Vermeulen, geboren 16 juli 1946 te Giessendam, een maatregel van tucht niet aan de orde is.

Lering

1. Het navigeren op elektronische surveykaarten dient beperkt te blijven tot het zuig-c.q. stortgebied.
2. Het varen in een VTS-gebied, waarin schepen extra informatie omtrent de aanwezige scheepvaart wordt aangeboden, ontheft een kapitein, bij beperkt zicht, niet van het naleven van de bepalingen gesteld in de voorschriften 19 en 35 van de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee.
3. Volgens voorschrift 6b (ii) van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee dient men bij de bepaling van een veilige vaart onder meer rekening te houden met eventuele beperkingen, opgelegd door het gebruikte radarbereik.

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv. voorzitter, R.M. Heezius, J.L.A. van Aalst, P.S.W. Haselooop en J.L. Schot, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 14 september 1998.

(get.) P. Neleman, D.J. Pimentel