

## Nr. 25

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vrachtschip "Sirocco", varende in het Engelse Kanaal, met het Nederlandse vrachtschip "Sagitta".

Betrokkenen: kapitein G. Tilma ("Sirocco")  
                  stuurman H. van der Wal ("Sirocco")  
                  kapitein D. van Eerden ("Sagitta")  
                  stuurman A.L. Dorpmans ("Sagitta")

Op 9 augustus 1997 is het Nederlandse vrachtschip "Sirocco", varende in het Engelse Kanaal, in aanvaring gekomen met het Nederlandse vrachtschip "Sagitta". 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 vrachtschip "Sirocco", Geert Tilma, wonende te Delfzijl, en/of de stuurman van het vrachtschip "Sirocco", Hendrikus van der Wal, wonende te Groningen, en/of de kapitein van het vrachtschip "Sagitta", Doede van Eerden, wonende te Groningen, en/of de stuurman van het vrachtschip "Sagitta", Adrianus L. Dorpmans, wonende te Tiel.

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

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

- een staat van inlichtingen betreffende het vrachtschip "Sirocco";
- een staat van inlichtingen betreffende het vrachtschip "Sagitta";
- vier ambtsedige processen-verbaal, opgemaakt door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk kapitein G. Tilma, stuurman H. van der Wal (met bijlage), beiden van het ms. "Sirocco", kapitein D. van Eerden (met bijlagen) en stuurman A.L. Dorpmans (met bijlagen), beiden van het ms. "Sagitta";
- een fotokopie van een faxbericht d.d. 18 augustus 1997, van Wagenborg Shipping BV, aan de Scheepvaartinspectie;
- een fotokopie van een brief van het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan A.L. Dorpmans, kenmerk SI/sio/126597. d.d. 10 oktober 1997;
- een verklaring van stuurman A.L. Dorpmans d.d. 9 augustus 1997.

## U 25

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 12 juni 1998 en 17 juli 1998.

Voor het hoofd van de Scheepvaartinspectie was op beide zittingen aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart K.M. van der Velden.

De Raad hoorde ter zitting van 12 juni 1998 kapitein D. van Eerden van het ms. "Sagitta" en kapitein G. Tilma van het ms. "Sirocco", beiden als betrokkene. Aan het einde van deze zitting is door de voorzitter aan beide betrokkenen medegedeeld dat zij ná de zitting waarbij de beide stuurlieden zouden worden gehoord, indien gewenst, in de gelegenheid worden gesteld hetzij mondeling, hetzij schriftelijk, het laatst te spreken. Op 23 september 1998 heeft kapitein D. van Eerden schriftelijk aan de Raad te kennen gegeven niet van dit recht gebruik te willen maken. Kapitein G. Tilma heeft dit op 19 oktober 1998 gedaan.

De Raad hoorde ter zitting van 17 juli 1998 stuurman H. van der Wal van het ms. "Sirocco", en stuurman A.L. Dorpmans van het ms. "Sagitta", beiden als betrokkene.

Stuurman H. van der Wal werd ter zitting bijgestaan door zijn raadsman, de heer E. Sarton, voorzitter van de Federatie van Werknemers in de Zeevaart. Stuurman A.L. Dorpmans werd ter zitting bijgestaan door zijn raadsman, de heer A.A.J. Donker van de Federatie van Werknemers in de Zeevaart.

De voorzitter zette de betrokkenen, aan wie voormelde beslissing van 24 maart 1998 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hun de gelegenheid tot hun verdediging aan te voeren en te doen aanvoeren, hetgeen zij dienstig achtten.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkenen en de raadslieden is het recht gelaten het laatst te spreken.

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

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

De "Sirocco" is een Nederlands vrachtschip, toebehorend aan rederij Tilma te Delfzijl.

Het schip is in 1988 gebouwd, is 59,98 meter lang, meet bruto 799,79 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 578 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radars, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas en GPS-navigator.

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

De diepgang bedroeg voor 2,80 meter en achter 3,20 meter.

De lading bestond uit 960 ton veevoeder.

De "Sagitta" is een Nederlands vrachtschip, toebehorend aan rederij Van Eerden Kustvaartbedrijf te Delfzijl. Het schip is in 1988 gebouwd, is 64,20 meter lang, meet bruto 851 registerton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 557 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radars, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas en GPS-navigator.

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

De diepgang bedroeg voor 3,30 meter en achter 3,50 meter.

De lading bestond uit 1218 ton kunstmest.

### **B. De aanvaring**

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein G. Tilma ("Sirocco"):

In augustus 1991 heb ik het schip overgenomen en vaar zelf als kapitein met regelmatige aflosperiodes. Stuurman Van der Wal is vanaf september 1995 in vaste dienst en lost mij ook af als kapitein.

Op 9 augustus 1997 had ik zelf de wacht van 06.00 uur tot 12.00 uur. Het zicht was slecht met een variabele wind met een kracht van ongeveer 2 Bft. De zeeradar, een Furuno type 1510, stond bij. De radar is uitgerust met een "echo trail"-capaciteit. Deze wordt ook veel gebruikt met slechtzichtsomstandigheden.

Om 12.00 uur werd boei No. EC-3 gepasseerd. De wacht werd overgedragen aan de stuurman. Alle navigatie-apparatuur werkte naar behoren. Het vermogen van de hoofdmotor was teruggenomen tot ongeveer 80%. Een matroos liep mee in de wacht als uitkijk. De beide VHF-sets stonden bij, op kanaal 16 en 10 of 11, in ieder geval het traffic control channel.

Na het overgeven van de wacht heb ik een ronde in de machinekamer gemaakt en alles was daar ook in orde.

Om ongeveer 13.00 uur ben ik gaan slapen. Ik werd wakker van het manoeuvreren en bijna gelijktijdig een trillen in het schip, wat achteraf de aanvaring bleek te zijn geweest. Dit was ongeveer om 14.50 uur. Ik ben direct naar de brug gegaan en ik zag het andere schip, dat de "Sagitta" bleek te zijn, nog als een schim in de mist verdwijnen.

Toen ik op de brug kwam lag het schip al gestopt en voor zover ik mij herinner was ook de motor gestopt. Er was al VHF-contact en de gegevens waren uitgewisseld. Hierna zijn gelijk inspecties van de schades uitgevoerd. Het bleek dat aan bakboordzijde, aan de achterkant van het bakschot, bij de huid een inzetting was, echter niet gescheurd. Tevens was de huid van de voorste twee hutten in het campagnedek ingezet, iets over de vloer heen, alsmede de verschansing en railing op het campagne- en hoofddek. Ook hier geen scheuren. Er werden tank- en ruimpeilingen genomen, er waren echter geen lekkages aan het onderwatergedeelte. Gedurende de reis zijn met regelmaat controlepeilingen uitgevoerd. Hierna, om ongeveer 15.10 uur, werd de reis vervolgd.

Wagenborg is geïnformeerd, die de klasse heeft ingelicht en de verdere noodzakelijke contacten heeft gelegd.

Op zondag 10 augustus zijn wij afgemeerd te Treguier en op maandag hebben wij gelost.

De beslissing was reeds genomen om permanente reparaties uit te voeren te Delfzijl. Er was een klasse-surveyor ontboden in Treguier, echter deze is niet op komen dagen.

## U 25

Op 11 augustus om 18.00 uur zijn wij vertrokken met bestemming Delfzijl, in ballast.

Op 13 augustus om 21.00 uur zijn wij afgemeerd bij de werf, alwaar permanente reparaties werden uitgevoerd, onder toezicht van de klasse.

Stuurman H. van der Wal ("Sirocco"):

Na ongeveer twaalf jaar op suppliers gevaren te hebben als stuurman en afloskapitein ben ik in september 1995 op de "Sirocco" gaan varen in dezelfde functie. In deze periode ben ik goed bekend geraakt met het schip. Normaal wordt de zeewacht verdeeld met een systeem van zes uur op, zes uur af met een matroos tijdens donkere uren en tijdens mist als uitkijk. Op 9 augustus om ongeveer 00.10 uur, bij het passeren van de Straat van Dover, werd het mistig en dit bleef ook zo. Er stond weinig of geen wind.

Toen ik om 12.00 uur de wacht van de kapitein overnam werkte de navigatie-apparatuur naar behoren, de radar stond bij op een bereik van zes mijl, met het middelpunt onderin het beeld en gyro-gestabiliseerd en de "echo trail" stond bij. Het vermogen van de hoofdmotor was ongeveer 80%. De beide VHF-sets stonden bij op kanaal 16 en 11 (traffic control) en de ontvangst was goed. Er was een matroos op wacht als uitkijk. Na het overgeven van de wacht maakte de kapitein een ronde in de machinekamer. Ook daar was alles in orde.

Om 12.35 uur werd koers veranderd naar 235° rw naar Cape la Hague. Om de stroom te corrigeren werd 245° gestuurd op de gyro, die gekoppeld is op de automaat. Hierbij bleef het schip goed op de koerslijn.

Om ongeveer 14.00 uur kwamen op gelijke hoogte, op een afstand van ongeveer 8 mijl, twee echo's door op de radar. De "echo trail" stond bij en het bleek dat de echo krap aan stuurboordzijde van de koerslijn net voor mij zou overlopen. Om 14.40 uur, op een afstand van 1,5 mijl, besloot ik om koers te veranderen naar 265° graden, om het schip op een afstand van ongeveer een mijl te passeren, bakboord op bakboord. De vaart was op dat moment 7,5 mijl. Na deze koersverandering, welke uitgevoerd werd op de automaat, constateerde ik dat het andere schip ook bakboorduit was gegaan. Ik veranderde koers naar 285° en ondertussen was het schip reeds op een mijl genaderd. Ondertussen had ik het bereik op 3 mijl gezet, om een duidelijker radarbeeld te krijgen. Ik constateerde nu dat het andere schip hard bakboorduit ging. Ik heb direct overgenomen op de tiller en heb hard stuurboord gegeven. Het schip reageerde onmiddellijk. Toen de draai in het schip kwam zag ik het andere vaartuig, wat achteraf de "Sagitta" bleekt te zijn, bijna dwars van mij aan bakboordzijde inkomen, dus bijna met gelijk voorliggende koers welke, voor zover ik mij kan herinneren, ongeveer 020° bedroeg. Ik zag de naderingsafstand snel kleiner worden en eigenlijk gelijktijdig stopte ik de motor en gaf vol achteruit. De "Sagitta" raakte met haar achterschip de bakboordzijde van de campagne, de beide voorste hutten, de verschansing en de reling op het hoofddek.

Wij kwamen daarna weer vrij en raakten zijn voorschip en de bak, ter hoogte van het achterbakschot en de bolderkast. Hierna raakten wij vrij van elkaar en het schip verdween uit zicht.

Ondertussen lagen wij gestopt in het water, op een bijna zuidelijke koers en werd de

motor gestopt. Er is direct daarna VHF-contact opgenomen en de gegevens werden uitgewisseld.

De matroos was even voor de aanvaring naar beneden gegaan om koffie te zetten. Doordat alles zo snel ging, na het constateren dat de "Sagitta" hard bakboorduit was gegaan, zijn er geen geluidsseinen meer gegeven en heb ik ook niet meer opgeroepen op de VHF, doch ik heb mijn volle aandacht bij de uitwijkmanoeuvre gehouden en het observeren van de radar.

De kapitein is met de gehele bemanning gelijk op de brug gekomen en de schades zijn geïnspecteerd en direct daarna werd rondgepeild, hetwelk ook voor de rest van de reis werd uitgevoerd.

De aanvaring vond om ongeveer 14.50 uur plaats in een GPS-positie van 50° 10' 9" N, 000° 55' W. De stroom bedroeg ongeveer 1,2 mijl in een richting van 107°. De gebruikte zeekaart was BA. No. 2675 en wel de editie uitgegeven in 1991.

Er werd besloten om de reparaties in Delfzijl te laten uitvoeren en na het lossen in Treguier werd in ballast naar Delfzijl gevaren, alwaar het schip op 13 augustus 1997 arriveerde.

De tijden genoemd in deze verklaring zijn G.M.T. plus 2 uur.

Kapitein D. van Eerden ("Sagitta"):

Vanaf 1981 vaar ik als kapitein op schepen van de KHV. Vanaf juli 1993 als kapitein/eigenaar op de "Sagitta" met regelmatige aflosperiodes. Ik was nu weer aan boord gekomen op 29 juli 1997. Ik heb het commando weer overgenomen van de afloskapitein in Belfast op 4 augustus 1997, alwaar deze man met verlof ging en de nieuwe stuurman, de heer A. Dorpmans aan boord kwam. Ik onderhoud zelf het contact met Lowland International uitzendbureau. Na de aanvraag kreeg ik een faxbericht met de informatie van de kandidaat om te beoordelen. Hierna werd het contract bevestigd en werd de afspraak gemaakt waar en wanneer iemand aan boord kwam.

Op maandag 4 augustus kwam stuurman Dorpmans aan boord. Ik kreeg een positieve indruk van hem. Een rustig figuur, geïnteresseerd in de werkzaamheden. Gedurende de dagen aan boord is er geen vraag geweest van hem om alcoholische dranken en ook is hij niet de wal op geweest om te stappen.

De zeewachtverdeling was als volgt: de kapitein liep de 06.00 – 12.00 uur en de 18.00 – 24.00 uur en de stuurman de 00.00 – 06.00 uur en de 12.00 – 18.00 uur, waarbij bij aankomst en vertrek assistentie werd verleend door de stuurman en van het schema werd afgeweken.

Na vertrek uit Belfast op 4 augustus heb ik de brugindeling met alle apparatuur doorgenomen en uitgelegd aan de stuurman en na vertrek uit Arklow nogmaals herhaald. Hij kon zich daar mee redden. Tevens werden de mondelinge wacht-instructies als volgt gegeven:

1. Bij twijfel van iedere aard de kapitein porren.
2. Indien gewenst in verband met de verkeerssituatie, zoveel vaart minderen als nodig is.
3. In geval van sterke koersveranderingen, zoals bijvoorbeeld een noodmanoeuvre, altijd op handbesturing overgaan.
4. Bij een dreigende aanvaring of iets dergelijks het algemeen alarm inschakelen.

## U 25

Op 7 augustus werd het schip met kunstmest beladen te Arklow en dit was pas in de avond gecompleteerd. Dit was dus wel een drukke dag voor de stuurman geweest. Na vertrek heb ik zelf de wacht genomen om hem rust te gunnen.

Op 8 augustus was het heilig en rustig weer met matig zicht, ongeveer twee tot drie mijl.

Op 9 augustus na het passeren van Channel vuurschip nam het zicht af tot tussen de 50 en 100 meter. De zeeradar van het type Furuno stond bij met een gyrogestabiliseerd beeld. De radar en de andere navigatie apparatuur werkten naar behoren.

Om ongeveer 11.30 uur werd boei EC-1 gepasseerd. De racon was duidelijk te zien en er werd een radarpeiling genomen van 355° op een afstand van 3,7 mijl. De stuurman kwam om 11.55 uur op de brug en ik was toen bezig met een uitwijkmanoeuvre voor hoogstwaarschijnlijk vissersschepen. Er werden geluidsseinen gegeven met de hand en tevens werd de hoofdmotor nog gestopt tot het gevaar voor aanvaring was geweken.

Nadat het schip weer op koers gebracht was en de vaart weer was opgevoerd naar volle kracht, vroeg ik de stuurman of hij het wel zag zitten om de wacht over te nemen. Hij antwoordde hierop bevestigend, waarna ik de brug verliet om 12.25 uur. Het brugwachtalarm stond bij en de fluit was uitgerust met een automatische signaalgever, waardoor het mogelijk was de navigatie goed te blijven voeren. Er was geen uitkijk op de brug, maar een matroos was beneden beschikbaar. Bij de controle ronde in de machinekamer was alles in orde. Na het eten ben ik gaan slapen om ongeveer 13.15 uur.

Omstreeks 14.38 uur werd ik wakker, omdat de motor gestopt werd en eigenlijk direct ging het algemeen alarm. Ik schoot m'n kooi uit en zag dan ook in de daghut door de poort reeds het achterschip op zeer korte afstand en snel naar ons toekomen. Ik hield mezelf aan de tafel vast om de klap af te wachten. Deze voelde ik voordat de achterschepen elkaar raakten. Het moeten dus de voorschepen geweest zijn, welke elkaar het eerst raakten. Toen rende ik naar boven en op de trap hoorde en voelde ik dat de achterschepen elkaar raakten. Wij hadden iets meer vaart en schoven bij het andere schip langs, wat later de "Sirocco" bleek te zijn. Wij kwamen weer geheel los van elkaar. Ik zag dat de bedieningshandel van de motor op neutraal stond. Het schip zat nog licht in de zwaai naar bakboord, in noordelijke richting. Het roer lag over stuurboord, ongeveer 15° uitslag, voor zover ik mij herinner en stond nog op de zeeautomaat. Ik heb gelijk overgenomen op handbediening. De stuurman was totaal van slag. Toen ik op de brug kwam stond hij nog achter de manoeuvreerstand, maar ging gelijk zitten toen ik het overnam. Hij stond naar lucht te snakken en greep naar zijn borst, en vroeg eigenlijk gelijk om medicijnen voor zijn hart. Ik had mijn handen vol om de situatie in de hand te krijgen en vooral wat betrof de schade en of het schip niet lek geslagen was. De stuurman bleef echter in deze situatie en daarom heb ik mijn vrouw opdracht gegeven om medicijnen voor hem te gaan zoeken. In overleg is ze met Valdispert teruggekomen wat hij ingenomen heeft. Ik heb meer de indruk dat het hyperventilatie was en de schrik. Nadat ik de situatie betreffende ander verkeer had beoordeeld en er geen direct gevaar was voor aanvaring ben ik aan stuurboordzijde over dek gelopen om een indruk te krijgen van de schade. Een matroos in de functie van motorman heb ik de machinekamer ingestuurd om daar eventuele schade op te gaan nemen. Nadat geconstateerd was dat er geen direct gevaar voor schip en opvarenden bestond, wij hadden namelijk alleen inzettingen

geconstateerd, is er contact opgenomen met de "Sirocco" en zijn de gegevens uitgewisseld. Het bleek dat zij ook geen direct gevaar hadden voor schip of opvarenden. Tevens heeft de motorman peilingen genomen van de tanks en dubbele bodem en ruilmensputten met de afstandpeilinrichting. Tot aan Moerdijk heb ik regelmatig peilingen van deze compartimenten laten nemen.

Na de aanvaring ben ik continu op de brug gebleven. De stuurman kon geen wacht meer lopen en wilde dit ook niet meer. De klachten werden wel minder en ook werd hij weer rustiger. Als aanvulling wil ik verklaren dat gelet op de koers van de "Sirocco", te weten het langzaam kruisen van de noordoost gaande route onder een kleine hoek, hetwelk duidelijk in de legenda wordt aangegeven als niet toegestaan zijnde, doch uitsluitend onder rechte hoeken als praktisch mogelijk is, ik mij kan voorstellen dat, mede gelet op de situatie van de vissersschepen bij het overnemen van de wacht door de stuurman om 12.25 uur, de stuurman de indruk heeft gekregen wederom met een vissersschip te maken te hebben. Ook kan ik me niet voorstellen dat een vrachtschip tussen twee schepen, te weten wij en een meegaander, welke op een afstand van ongeveer 1 mijl aan stuurboord van ons zat, door wil varen met dit zicht in een tegengestelde route en dit inderdaad meer lijkt op een vissersmansgedrag.

De koersen zijn duidelijk met pen in de kaart aangebracht en de way points zijn geprogrammeerd in de GPS-navigatie, waardoor stroominvloeden duidelijk zijn te controleren.

De tijden genoemd in deze verklaring zijn GMT plus 2 uur.

Het schip is op 10 augustus 1997 in Moerdijk aangekomen. De schade is opgenomen door Bureau Veritas en er hoefden geen noodreparaties uitgevoerd te worden. Met de dokking dienen reparaties uitgevoerd te worden.

Stuurman A.L. Dorpmans ("Sagitta"):

In 1993 ben begonnen met varen als stagiair bij de rederij Kahn. In juli 1994 heb ik de diploma's SK, Ska en MA behaald. Daarna ben ik als derde stuurman bij Kahn gaan varen. In maart 1995 ben ik bevorderd tot tweede stuurman. Tot april 1997 heb ik bij deze rederij gevaren. Om lichamelijke redenen kon ik niet meer op zware lading-schepen varen.

In augustus kon ik aflosstuurman worden op het ms. "Sagitta". Op 4 augustus 1997 kwam ik aan boord te Belfast. Van hier is het schip naar Arklow gevaren, vanwege de regen kon er niet geladen worden en heeft het schip daar zo'n drie dagen gelegen. In de nacht van 7 op 8 augustus 1997 is het schip vertrokken met bestemming Moerdijk.

Er wordt aan boord gelopen volgens het "twee wachten"-systeem. De kapitein liep de 06.00 – 12.00 uur wacht en ik de 00.00 – 06.00 uur wacht.

Alle te noemen tijden zijn Nederlandse tijden.

Op 9 augustus 1997 kwam ik om ongeveer 11.55 uur op de brug, de kapitein was bezig met een uitwijkmanoeuvre met vissersschepen, dit heeft hij eerst afgemaakt. Ik nam om 12.20 uur de wacht van hem over. Het zicht was slecht, variërend van 50 meter tot een halve mijl. Er werd op de automaat gestuurd. De motor stond volle kracht vooruit, tussen de 12 en 12,5 knopen, volgens de GPS. Ik hield de navigatie bij met behulp van radarpeilingen en controleerde dit regelmatig met de GPS. De

## U 25

radar stond bij op een bereik van 6 mijl. Af en toe schakelde ik even over op een lager of hoger bereik ter controle. Het echolood stond niet bij. De VHF stond bij op kanaal 16. Het brugwachtalarm stond ook bij. Er was geen uitkijk aanwezig en er werden ook geen mistseinen gegeven. Voordat de kapitein naar beneden ging, heeft hij mij gevraagd of ik het alleen aankon. Mede gezien de verkeerssituatie had ik geen problemen met het alleen wachtlopen. Als het nodig zou zijn, kon de kapitein snel boven zijn.

De koers was 074° rw op het gyrokompas.

Rond 14.15 uur kreeg ik een echo door op de radar, op een afstand van 6 mijl, op ongeveer 10° aan bakboord. De radar heeft geen ARPA, ik heb geen plotvelletjes gezien, er was geen waspotlood, zodat ik ook niet op het scherm kon plotten. Ik heb de peilstreep over de echo gezet. De echo zette langzaam door naar stuurboord, op een afstand van 4,5 mijl zat de echo iets aan stuurboord. Ik dacht dat het een vissersschip was en dacht dat wij hem opliepen. Op ongeveer 1 mijl aan stuurboord en iets achterlijker dan dwars, zat een echo op de radar van een schip dat ons heel langzaam opliep.

De echo van het eerste schip zette niet meer door. Aan bakboord was voldoende ruimte, ik ben daarom 10° bakboorduit gegaan. De echo zat toen op 4 mijl op 5° aan stuurboord. De echo zette wel weer iets door naar stuurboord, maar ik vond het niet voldoende. Toen de echo op 3 mijl zat, ben ik nog eens 10° bakboorduit gegaan naar een koers van 054° rw. Ik heb de radar op het bereik van 3 mijl gezet, de echo zette door naar stuurboord. Toen de echo op 1,5 mijl zat, zette deze niet meer door, hij zat toen zo'n 15° à 20° aan stuurboord. Even later kon ik de echo niet meer volgen op de radar, de echo was aan het uitsmeren, ik zag wel dat de echo dichterbij kwam. Ik ben naar buiten gelopen om te luisteren en te kijken, ik zag en hoorde niets. Ik ben weer op de radar gaan kijken en zag dat de echo ongeveer op een halve mijl zat. Ik heb de motor iets terug genomen. Ik hoorde iets en zag op dat moment een schip uit de mist op doemen. Ik heb toen algemeen alarm gegeven, de motor gestopt en de automaat een slinger naar bakboord gegeven. Het andere schip kwam onder een hoek van ongeveer 30° van achteren op ons in varen, hij raakte ons eerst op de stuurboordboeg en daarna draaiden de achterschepen naar elkaar toe. Wij zijn langs elkaar geschuurd en kwamen direct weer los van elkaar. Toen ik het andere schip zag, zag ik een behoorlijke boeggolf, ik had niet het idee dat het schip vaart teruggenomen had. Ik heb geen enkel mistsein gehoord, ook zelf heb ik geen mistseinen gegeven.

Ik heb de kapitein op de brug zien komen, daarna ben ik gaan zitten en vanaf dat moment kan ik mij het verdere verloop niet meer herinneren.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting 12 juni 1998 van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein G. Tilma ("Sirocco"):

Mijn wachtorders luiden dat ik bij slecht zicht gewaarschuwd moet worden. Het zicht bedroeg 100 à 200 meter. De zichtomstandigheden waren in dit geval niet van dien aard om zelf de wacht te blijven lopen; ik verwachtte dat de stuurman volledig in



staat was om zelfstandig de wacht te lopen. Ik beschouwde hem wat de navigatie betreft aan mij gelijkwaardig. In dit geval waren er voor mij geen redenen om hem specifieke wachtorders te geven; alleen als ik moeilijkheden verwachtte deed ik dit. Er liep een uitkijk op de brug bij de stuurman en er was weinig scheepvaart.

Wij volgden de route van het verkeersscheidingsstelsel. Wij hebben de EC3-boei ten noorden daarvan gepasseerd. Ik ben zo dicht mogelijk, maar buiten de cirkel die in de zeekaart staat, langs deze boei gevaren; dit om het de stuurman zo gemakkelijk mogelijk te maken de oversteek uit te voeren. Ik ging ervan uit dat hij, gezien zijn ervaring, zou weten hoe hij dit goed zou moeten doen. Ik weet dat er haaks moet worden overgestoken, ik ging ervan uit dat de stuurman dit ook wist. Ik heb hem niet expliciet gezegd het verkeersstelsel haaks te kruisen. Ik had de stuurman gezegd een goede plek uit te zoeken om over te steken, ik liet dat helemaal aan hem zelf over. De stuurman zat al twee jaar aan boord, hij was erg goed bekend in dit gebied. Ik had geen koerslijn in de kaart gezet voor de stuurman, ik had het aan hem overgelaten waar over te steken. In dit gebied zet ik meestal voor mijzelf wel een koerslijn in de kaart, niet voor de stuurman.

Ik zou zelf nooit tegen het verkeer in hebben gevaren, zoals dit nu is gebeurd. Ik heb hierover met de stuurman gesproken en hem gezegd dat dit zo niet kon. Hij heeft hierop nauwelijks gereageerd.

Ik heb de racon-boei op de radar gezien. Er werd één radar gebruikt, deze had een echotrail. Ik weet niet welke instelling de stuurman gebruikte op de radar, ook niet of hij head up gebruikte. Er is geen Arpa aan boord. Ik heb een dergelijke voorziening niet aangeschaft in verband met de kosten. Ik gebruik vrijwel altijd de echo trailer. Hiermee kan ik koers en vaart van andere schepen bepalen en tevens de aanvaringskoersen en de passeerafstand. Op de radar werd geen gebruik gemaakt van een reflexplotter om met een potlood te plotten. De echotrail was voldoende. Ik ben in het bezit van het diploma radarwaarnemer voor de handelsvaart, ik heb niet het diploma radarnavigator. Ik heb wel radarnavigatoeroefeningen bij de Marine gedaan. Bij een vermogen van 80% bedraagt de snelheid circa 9 mijl per uur. Wij liepen 7 à 6½ mijl per uur over de grond als gevolg van de stroom. Bij vol vermogen bedraagt de snelheid circa 10½ mijl per uur bij deze belading. In dit geval was een matige vaart met 80% vermogen voor mij akkoord. De stuurman wist dat hij de vaart mocht aanpassen aan de omstandigheden. Na het wacht overnemen is de vaart volgens mij niet veranderd, in ieder geval niet verhoogd.

Ik was niet op de brug toen de stuurman 235° ging sturen.

Toen ik de "Sagitta" na de aanvaring zag, lagen wij een noordlijke tot noord-noordoostelijke koers voor, wij waren vrijwel gestopt. De eerdere verklaring van de stuurman Van der Wal tegenover de Scheepvaartinspectie is in die zin dus niet correct, dat de "Sirocco" geen zuidelijke koers heeft voorgelegd na de aanvaring; volgens mij berust dit op een misverstand.

De tijd van de aanvaring was circa 15.00 uur, ik weet dit niet precies meer.

Er was op twee, eigenlijk drie, plaatsen schade aan de "Sirocco". Ik weet niet waar de eerste schade is ontstaan. De totale schade bedroeg circa f 200.000,-.

Er werd aan boord een journaal bijgehouden, er zijn volgens mij hiervan kopieën gemaakt door de heer Gorter van de Scheepvaartinspectie.

Wij voeren niet onder tijdsdruk.

Er was geen kaartplotter aan boord.

## U 25

Onze zeekaarten waren up to date en werden bijgewerkt.

Er zijn twee GPS-installaties aan boord. Deze reis waren er geen way points in de kaart gezet.

Erg grote koersveranderingen werden op de hand gedaan. Er kunnen vrij grote koersveranderingen op de automaat worden uitgevoerd.

Ik heb zelf geen geluidsseinen op mijn wacht gegeven, de stuurman ook niet op zijn wacht.

De bemanning bestond uit vijf personen, de kapitein, de stuurman en drie matrozen. De stuurman vaart niet meer bij mij.

Kapitein D. van Eerden ("Sagitta"):

De stuurman was vijf dagen aan boord. Ik had een fax van het uitzendbureau gekregen met gegevens over deze stuurman. Er stonden geen bijzonderheden in over hem. Hij zou zijn vaarbevoegdheidspapieren krijgen voordat hij aan boord zou komen.

In het begin, toen hij pas aan boord was, heb ik een paar uur de wacht samen met de stuurman gelopen en hem alles uitgelegd. Daarna hebben wij 6 uur op, 6 uur af af wacht gelopen. Ik was toen tevreden over zijn functioneren. Ik vond dit voldoende om hem ook in dit gebied alleen de wacht te laten lopen en ik vond het ook verantwoord dat deze stuurman, ondanks dat hij pas vijf dagen aan boord was, in deze route alleen de wacht liep met mist. Dit vooral ook nadat ik hem had gevraagd of hij het zelf aandurfde. Ik was van plan om in het nauwere deel van het Kanaal zelf de wacht te gaan lopen.

Wij voeren circa 12½ mijl per uur over de grond, bij deze stroom; dit is volle kracht, circa 90% van het vermogen. Bij 275 omwentelingen per minuut bedraagt de snelheid 9,3 mijl per uur door het water bij deze belading. Bij deze snelheid zal de stopweg circa vier scheepslengtes zijn geweest. Ik voel mij erg onveilig in het Kanaal om bij slecht zicht met een langzame vaart te varen. Ik ben al een paar maal bijna van achteren aangevaren door sneller varende schepen.

Bij de wachtoverdracht heeft de stuurman te kennen gegeven dat hij het wachtlopen aan kon. Ik had hem volgens mij voldoende informatie gegeven om de wacht goed te kunnen lopen.

De matroos was beneden op wacht. Ik vond het niet vreemd dat hij beneden zat en niet op de brug. Met mist zie ik nauwelijks een toegevoegde waarde voor een uitkijk op de brug. De stuurman kon de uitkijk naar boven roepen indien hij dit noodzakelijk achtte.

Ik weet zeker dat de schepen elkaar eerst op de kop hebben geraakt en daarna met de achterschepen. De tijd van 14.38 uur is een schatting van mij na terugberekening van diverse gebeurtenissen. Waarschijnlijk heb ik wel ten tijde van de aanvaring op de klok gekeken, maar ik was vermoedelijk deze tijd weer vergeten. Wij hebben na de aanvaring circa 15 minuten stil gelegen. De positie van de aanvaring is een GPS-positie. Ik heb na de aanvaring op de radar gekeken, de oploper zat toen op circa 1 mijl dwars van ons aan stuurboord, gerekend vanaf onze oorspronkelijke koers.

Ik heb met de stuurman gesproken over de aanvaring. Volgens hem was hij

verbijsterd dat het geen visser was, maar een koopvaardijship. Hij had niet naar stuurboord durven uitwijken in verband met de oploper. Ik weet niet waarom bij niet volgens de wachtorders heeft gehandeld, hij had hier ook geen goed antwoord op. Ik heb de stuurman wat medische aspecten betreft geobserveerd en ik constateerde dat het steeds beter met hem ging. Zijn medische klachten waren niet van dien aard dat ik heb overwogen radio medisch advies aan te vragen.

De automaat stond nog op automatisch sturen na de aanvaring.

Er is na de aanvaring geen lekkage opgetreden.

Na de aanvaring ben ik zelf naar Moerdijk teruggevaren. De stuurman wilde dit zelf niet meer en bovendien vertrouwde ik dat niet. Vanaf de plaats van de aanvaring tot Moerdijk is een lang stuk varen, ik schat zo'n 29 à 30 uur. Ik had toen òf een uitkijk, òf de stuurman op de brug. In het stuurhuis heb ik af en toe heel even geslapen, terwijl de stuurman op de brug was. Ik heb niet overwogen ergens onderweg ten anker te gaan.

Er zijn twee radars aan boord: een zeeradar en een rivieradar. Er waren plotting-sheets voor de radar op de brug, er had dus geplot kunnen worden. Op de radar zelf kan niet geplot worden. De plotsheets lagen in het gyrokastje. Bovendien was er één achter in het journaal, ik heb de stuurman dit niet expliciet gezegd. Bij slecht zicht plot ik zelf niet op de plottingsheets. Ik plot zelf door te kijken of een echo onder de cursor blijft zitten, dan weet ik dat er gevaar voor aanvaring is. Wij hebben geen echotrail mogelijkheid op de radar. Er is geen Arpa in verband met het kostenplaatje. Ik heb geen smeereffect op de radar, de radar is gyrogestabiliseerd. Er treedt wel een soort smeereffect in de vorm van een ring om het centrum op als schepen erg dicht in de buurt komen. Ik heb de cursus radarnavigator gevolgd.

Er is een GPS, een autopilot en Decca aan boord.

Er zijn geen schriftelijke wachtorders; ik herhaal mijn wachtorders mondeling.

Ik heb zelf ook geluidsseinen met de hand gegeven, daarna heb ik dit apparaat weer op de automaat overgezet. Ik kan goed slapen als de automatische geluidssignaal-installatie bij staat.

De vissers in dit gebied varen niet volgens een bepaald patroon, hun navigeren is niet voorspelbaar.

Ik wist niet dat de "Sirocco" in de buurt was.

Ik overhandig u hierbij de brief die de stuurman op 10 augustus aan mij heeft geschreven. Daarin vermeldt hij iets over zijn psychische toestand, maar noemt hij geen bijzonderheden over zijn lichamelijke gezondheid. Hij heeft mij later verteld dat hij zich onder doktersbehandeling heeft gesteld in verband met psychische problemen. Voorts overleg ik de fax van het uitzendbureau, over stuurman Dorpmans, voordat hij aan boord kwam. U zegt mij dat u daarvan kopieën bij de stukken zult voegen.

In het journaal staat aangegeven hoelang een bepaalde koers is gevaren.

De fotokopie van de zeekaart in uw dossier, is een kopie van mijn eigen zeekaart. De koerslijn was hierin met pen aangebracht.

De schade bedroeg circa f 160.000,=.

## U 25

Ter zitting van 17 juli 1998 van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Stuurman H. van der Wal ("Sirocco"):

Ik voer als stuurman en aflokapitein op de "Sirocco".

De kapitein had niet met mij de verder te volgen route besproken, hij verwachtte van mij dat ik dit zelfstandig aankon.

Ik heb 's nachts en bij mist altijd iemand op de brug. Op de brug is geen koffiezet-apparaat aanwezig. Ik had het naar beneden gaan van de uitkijk kunnen voorkomen, maar ik vond dit niet nodig. Ik had de uitkijk niet echt nodig.

Ik toon u in de zeekaart waar ik om 12.35 uur de koers naar 235° heb veranderd; ik had zelf de koerslijn van 235° in de kaart gezet. Ik laat u tevens zien waar ik de wacht heb overgenomen. Wij voeren circa 80% van het vermogen. Het was mijn bedoeling wat verder in het verkeersscheidingsstelsel naar het zuiden te zakken en daarna over te steken. Ik realiseerde mij dat ik het verkeersscheidingsstelsel niet haaks kruiste, maar onder een vrij scherpe hoek, tegen het verkeer in. Ik dacht dat het kon, omdat het erg rustig was wat scheepvaart betreft.

Ik ben op de hoogte van de regels met betrekking tot het haaks kruisen van een verkeersscheidingsstelsel. Ik weet dat dit sterk wordt aanbevolen en goede zeemanschap is.

Onze radar heeft geen plotmogelijkheid, wel echotrail. Ik had de koerslijn boven op de radar. Ik vind dit een prettige methode om de radar zo te gebruiken, ik ben dit zo gewend op de rivier. Het smeereffect verdwijnt onmiddellijk als de echotrail wordt uitgezet.

De eerste echocontacten kreeg ik op circa 8 mijl. Beide schepen zaten aan stuurboord van mijn koerslijn. Toen ik deze echo's op de radar kreeg heb ik niet overwogen het verkeersscheidingsstelsel haaks te gaan kruisen.

Ik heb op 4½ mijl de 10° koersverandering van het andere schip niet gezien. Op circa 4 mijl zag ik dat de echo op mijn koerslijn bleef zitten. Ik ken het voorschrift 19 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. Ik heb geen vaart teruggenomen en ik heb koers behouden tot op een afstand van circa 1½ mijl tot het andere schip. Ik heb ook geen mistsignalen gegeven.

Ik ging ervan uit dat het andere schip koers en vaart zou behouden. Ik ben toen stuurboorduit gegaan. Achteraf berekend, zou de passeerafstand circa 0,75 mijl zijn geweest, in plaats van de eerder door mij verklaarde 1 mijl. Ik zag daarna aan de echotrail dat het andere schip bakboorduit ging. Ik raakte toen enigszins in paniek, omdat ik zag dat het fout ging.

Onze aanvaringssnelheid zal circa 3 mijl per uur zijn geweest. De eerste klap van de aanvaring heeft met het achterschip plaatsgevonden, daarna hebben de schepen elkaar van achteren naar voren geraakt. Ik laat u een en ander met behulp van twee scheepsmodellen zien.

Ik heb het niet nodig gevonden de kapitein te waarschuwen toen de "Sagitta" naderde, als kapitein loop ik ook alleen de wacht. Ik had wel verwacht dat een stuurman mij in dit geval had gewaarschuwd, als ik kapitein zou zijn geweest. Als ik in dit geval de kapitein zou zijn geweest, zou ik bij deze mist niet van wacht zijn gegaan, zoals deze kapitein heeft gedaan.

Ik vaar nu als stuurman op een bevoorradingsschip bij een andere maatschappij.

Stuurman A.L. Dorpmans ("Sagitta"):

Ik was in dienst van een uitzendbureau, dit was mijn eerste reis voor dit uitzendbureau.

Daarvoor had ik circa vier maanden niet gevaren.

Ik had al eerder 's nachts wacht gelopen op dit schip, ik voelde mij voldoende zeker om alleen de wacht te lopen. De kapitein heeft verder niet met mij besproken hoe de wacht in de mist te lopen. Ik heb het overnemen van deze wacht bij mist geaccepteerd, omdat ik pas aan boord was, en hierover niet tegen de kapitein wilde beginnen. Eigenlijk zag ik het wel zitten om deze wacht te lopen. Mij waren de wachtinstructies van de kapitein bekend, deze zijn mij twee keer meegegeeld.

U toont mij een kopie van een zeekaart. Ik herken daarin mijn handschrift, dus dit is een kopie van de door mij gebruikte zeekaart. Er stond een koerslijn in die kaart. Ik laat u in de kaart zien wat mijn laatste in de kaart gezette positie is; deze was van 14.00 uur. Het was een radarpeiling en afstand, die ik had gecontroleerd op de GPS. Ik heb 1 à 2 mistsignalen van ons schip gehoord toen ik op wacht kwam. Ik heb zelf geen mistsignalen gegeven. Ik weet dat er in dit geval mistsignalen gegeven moesten worden. Ik vond het echter te rustig wat scheepvaart betreft, om dit te doen. Later, toen het schip dichtbij kwam, heb ik het min of meer vergeten.

Er was geen uitkijk op de brug. Als ik het nodig had gevonden, had ik er een beneden kunnen gaan halen. Ik wist niet of er iemand beneden stand by liep.

Ik wist niet waar de radarplotvellen lagen. Ik heb ze ook niet in het journaal gevonden. Ook later heb ik geen plotmogelijkheid voor de radar gevonden. Ik peilde de schepen door de peilingslijn over de echo te leggen, daarna kon ik zien hoe het schip in peiling veranderde.

Toen de "Sirocco" op de radar in zicht kwam, ben ik hem gaan peilen.

Ik verwachtte geen tegenligger in dit deel van het verkeersscheidingsstelsel, maar een visser; het radarbeeld duidde ook daarop. Achteraf, na de aanvaring, heb ik mij gerealiseerd dat de naderingssnelheid van de "Sirocco" wel erg groot was geweest voor een langzaam varende, of stilliggende visser. Er is door mij geen VHF-contact met het naderende schip gezocht.

Het schip dat meeliep, zag ik goed op de radar. Omdat het aan stuurboord zat, was uitwijken naar stuurboord niet goed mogelijk. De radar had een groot smeereffect op het 3-mijlsbereik, binnen 1 mijl rondom. De kapitein had mij niet over het smeereffect verteld.

Ik heb geen vaart verminderd, maar ben bakboorduit gegaan. Ik dacht dat deze eerste koersverandering naar bakboord voldoende was.

Op een gegeven moment, op zo'n 1½ mijl van het andere schip, heb ik de vaart tot halve kracht teruggenomen. Ik had, achteraf gezien, toen ook de vaart ook helemaal kunnen terugnemen.

Ik ben naar buiten gegaan om naar mistseinen te luisteren, maar ik heb vergeten ze zelf te geven. Onmiddellijk nadat ik de "Sirocco" zag, heb ik de vaart helemaal teruggenomen.

Ik weet vrij nauwkeurig dat de aanvaring om 14.40 uur heeft plaatsgevonden, omdat ik op de klok heb gekeken.

## U 25

Vlak voor de aanvaring heb ik de kapitein niet gewaarschuwd, omdat ik andere dingen op de brug te doen had, dat vond ik verstandiger. Er was geen telefoon naar de hut van de kapitein.

Vrij snel na de aanvaring heb ik samen met de kapitein een verklaring opgesteld. Ik ben één of twee dagen na de eerste zitting van deze zaak door kapitein Van Eerden gebeld. Hij vroeg of ik ter zitting wilde verklaren dat er een uitkijk beneden stand by was en dat de mistsignalenautomaat tijdens zijn wacht bij stond. Maar ik verklaar u dat ik deze automaat niet heb gehoord en ik heb hem ook niet uitgezet. Het is niet mogelijk tegelijkertijd de stuurautomaat over te zetten op handbediening en op de radar te kijken.

Ik heb na de aanvaring zelf niet om Radio Medisch Advies gevraagd.

Op de zware ladingschepen kon ik geen zwaar lichamelijk werk meer verrichten in verband met medische klachten.

Ik vaar niet meer, ik werk nu aan de wal.

*4. De pleitnotitie's van de heer A.A.J. Donker, raadsman van stuurman A.L. Dorpmans van de "Sagitta" en van de heer E. Sarton, raadsman van stuurman H. van der Wal van de "Sirocco" luiden echterenvolgens:*

De heer A.A.J. Donker, raadsman van stuurman A.L. Dorpmans van de "Sagitta":

Stuurman Dorpmans is op 4 augustus 1997 te Belfast aan boord gestapt, dezelfde dag te 16.35 uur is het schip vertrokken naar Arklow.

Het inwerken bestaat uit twee bruginstructies op zee.

Dit inwerken is niet zodanig dat de stuurman weet waar hij onder andere de hulpmiddelen voor het plotten kan vinden. Wachtinstructies worden hem mondeling meegedeeld en slechts eenmaal gegeven.

Ten tijde van de aanvaring is het zijn vierde zelfstandige zeewacht.

Van 5 tot 7 augustus wordt het schip geladen, dit zijn drukke dagen, met weinig tot geen rusttijd. Op 7 augustus werkt hij 16 uur aaneen tot het vertrek om 24.00 uur met bestemming Moerdijk.

Op 8 augustus loopt hij brugwacht van 04.00 tot 08.00 uur en van 12.00 uur tot 18.00 uur en op 9 augustus van 00.00 tot 06.00 uur.

Op die zaterdag (9 augustus) de dag van de aanvaring, is het volgens het journaal dichte mist. Het zicht is slecht, circa 50 tot 100 meter, wanneer te 11.55 uur de stuurman op wacht komt. Het blijkt dat de kapitein de wacht wil overdragen. Dit gebeurt te 12.25 uur omdat de kapitein een uitwijkmanoeuvre wil afmaken in verband met een aantal vissersvaartuigen.

Tijdens de uitwijkmanoeuvre van de kapitein wordt twee maal handmatig een geluidssignaal gegeven.

De wachtoverdracht bestaat uit de vraag "Zie je het zitten?". Specifieke wachtorders, die je zeker bij potdichte mist verwacht, worden niet gegeven. Het valt op dat er buiten de te varen koers nog andere koersen in de kaart staan, waaronder een koers van 097°, die in dit gebied nooit gevaren mag worden. Onbewust moet dat steeds de aandacht afleiden; onbewust ziet men steeds iets wat tegen de logica indruist.

De wachtoverdracht is mager en onvolledig. Het is in strijd met goed zeemanschap dat een gezagvoerder als het potdicht van de mist is, notabene midden in het Engels

Kanaal, omgeven door vissersschepen, het niet nodig acht dat er een extra man (de uitkijk) op de brug aanwezig is en de wacht overdraagt aan de enige stuurman met als doel de eerstkomende zes uur niet meer op de brug te verschijnen.

Rond 14.00 uur wordt boei EC-2 aan stuurboordzijde gepasseerd met peiling 332° en met een afstand van 3,5 mijl. Aan dezelfde zijde, op een afstand van 1 mijl vaart een schip dat langzaam oploopt.

Om 14.15 uur wordt een echo op het radarscherm waargenomen op circa één streek aan bakboordzijde met een afstand van 6 mijl. Door de vreemde koers concludeert de stuurman dat deze echo een vissend vissersvaartuig is, temeer daar reeds eerder voor vermeende vissersvaartuigen was uitgeweken.

De echo zette langzaam door naar stuurboord en kwam op een afstand van 4,5 mijl aan stuurboord van de koersflits. De peiling van de oploper op 1 mijl aan stuurboord is dan nagenoeg dwars. Om niet tussen deze schepen "bekneld" te raken en de passeerafstand te vergroten besluit de stuurman om bakboorduit te gaan. Alles wijst er immers op dat het andere schip doorzet. Pas op 1,5 mijl afstand besluit de stuurman van de "Sirocco" om uit te wijken. Gezien de weersomstandigheden is dit veel te laat. De stuurman op de "Sagitta" moest daardoor opnieuw naar bakboord. Aangezien alles gedaan moet worden om een aanvaring te voorkomen, lijkt onder deze omstandigheden het naar bakboord uitwijken de beste oplossing.

Als de echo op 1,5 mijl genaderd is, en het bereik van de radar vermeld is van 3 naar 1,5 mijl, konden er geen betrouwbare waarnemingen meer gedaan worden door het zogenaamde smeereffect. Dit effect van de radar is de kapitein bekend. De stuurman was hierover niet geïnformeerd. Hoe het ook zij, de stuurman kon geen waarnemingen meer doen en ging naar buiten om uit te luisteren, hetgeen hij overigens al de hele wacht regelmatig had gedaan.

Waarom de "Sirocco" steeds stuurboorduit is blijven gaan is een raadsel, als dit schip koers en vaart had gehouden had deze aanvaring niet plaatsgevonden.

De stuurman van de "Sagitta" heeft op het laatste moment, toen hij de "Sirocco" uit de mist zag opdoemen, de vaart uit het schip gehaald, en hard bakboordroer gegeven, dit mocht echter niet meer baten, een aanvaring was niet te vermijden.

Doordat de opstelling van de brug het niet mogelijk maakt tegelijkertijd het roer handmatig te bedienen en tevens zicht op het radar te houden, heeft de stuurman de stuurautomaat in de stand "automatisch" laten staan. Door middel van het geven van algemeen alarm waarschuwde de stuurman de bemanning voor het dreigende gevaar. Het blijkt dat het andere schip een koopvaardijship is, namelijk de "Sirocco". De "Sirocco" voer door het verkeersscheidingsstelsel als een spookrijder op de snelweg. De geestelijke en lichamelijke gezondheid van de stuurman is na de aanvaring snel achteruit gegaan. Hij is niet meer in staat de reis af te maken. In Moerdijk gaat stuurman Dorpmans van boord en is volledig arbeidsongeschikt tot medio juni 1998 als hij een baan aan de wal vindt. Zelfs nu nog draagt hij de sporen met zich mee. Het liefst had hij nu weer op zee gezeten, echter het verwerkingsproces van de aanvaring heeft hij nog niet helemaal doorstaan.

Ik verzoek u bij een eventueel op te leggen tuchtmaatregel deze te matigen tot een berisping, en rekening te houden met het feit dat de stuurman vanaf het moment van aanvaring tot juni 1998 volledig arbeidsongeschikt is geweest en nog altijd de sporen hiervan met zich meedraagt.

De heer E. Sarton, raadsman van stuurman H. van der Wal van de "Sirocco":

Toen stuurman Van der Wal de wacht overnam van de kapitein, varieerde het zicht van 50 tot 200 meter. De kapitein oordeelde het desondanks niet noodzakelijk boven te blijven. Dan kan een stuurman natuurlijk niet meer uit de voeten met de algemene wachtorder dat hij de kapitein bij verminderd zicht moet roepen. De kapitein besloot immers zélf om van de brug af te gaan.

Ook voor wat de overige navigatie betreft liet de kapitein het aan het eigen inzicht van de stuurman over. De kapitein had geen koerslijn in de kaart gezet of laten zetten. Er waren geen way points die betrekking hadden op dit deel van de reis. Er was geen bespreking vooraf geweest, of het zou moeten zijn dat de kapitein tegen de stuurman had gezegd dat hij zelf maar moest beoordelen hoe hij het beste kon oversteken. "Als er geen scheepvaart was moest hij oversteken".

Dit werd, zo hebben we van de kapitein gehoord, ingegeven door het feit dat hij content was met de manier waarop de stuurman zijn werk deed. En bovendien door het feit dat de stuurman hem als kapitein afstelde als hij zelf niet aan boord was.

Hoe dit ook zij, ditmaal voer de heer Van der Wal niet als kapitein, maar als stuurman. Dat plaatste hem in een ongemakkelijke positie. Ondanks de eigen ervaring en bekwaamheid, mocht hij wat meer aanwijzingen van de kapitein verwachten.

Te verwijzen is naar uitspraak 30/97 van de Raad inzake de "Zwartemeer". Daarbij moet worden aangetekend dat die uitspraak dateert van september 1997 en dus nog niet bekend was ten tijde van de aanvaring van de "Sirocco" en "Sagitta".

Maar dat neemt niet weg dat ook bij deze aanvaring het belang van een goede reisvoorbereiding duidelijk is geworden. Nu moest de stuurman zelf bepalen hoe hij de verkeersbanen zou oversteken. Toen hij de wacht van de kapitein overnam, was de positie nabij boei EC-3. Dat is dus vlak tegen de grens van oost- en westgaande verkeersbanen. Het was de bedoeling om, zodra er geen verkeer was, de oostgaande baan recht over te steken om het stelsel te verlaten. De kans deed zich voor nadat de tegenliggende twee schepen voorbij zouden zijn. De stuurman wilde achter deze schepen langs bakboorduit gaan en dan, eenmaal ten zuiden van het stelsel gekomen, de weg vervolgen.

De koers die hij voorlag was 245°. Hij onderkende dat de beide schepen tegenliggers van hem waren. Door middel van de echo trail, cursor en afstandsring, kon hij de schepen plotten. Andere manieren om te plotten waren er niet. Geen reflexplotter, geen sheets, geen Arpa. Veiligheid is duur, maar een ongeluk is duurder. Maar wie er een beetje handigheid in heeft, kan met de echo trail ook een werkelijk plot uitvoeren. De stuurman deed dat goed. Hij stelde vast dat de koers van de tegenligger 075° was. Dat bleek later ook inderdaad het geval geweest te zijn (de stuurman van de "Sagitta" heeft verklaard op dat moment 74° te sturen).

Stuurman Van der Wal had berekend dat de tegenligger voor hem langs zou gaan en dan op een afstand van 4,5 mijl recht vooruit zou zijn. Dat klopte. De echo van de "Sagitta" zette door en was op een afstand van ongeveer 4 mijl recht vooruit. De verwachting was dus gerechtvaardigd dat de echo verder door zou zetten naar bakboord. Maar toen de stuurman enkele minuten later opnieuw op de radar keek, zag hij dat de echo nog steeds recht vooruit zat. Het duurde enkele minuten voordat



hij kon vaststellen dat de echo nu naderde op een precies tegengestelde koers. De tegenligger was blijkbaar bakboorduit gegaan. Stuurman Van der Wal week uit naar stuurboord, eerst 20° en daarna nog eens 20° en uiteindelijk hard stuurboord. Dat was een manoeuvre die in overeenstemming is met voorschrift 19. Daarin is immers bepaald dat een koersverandering naar bakboord voorkomen moet worden. Er staat nog meer in voorschrift 19: Er moet een veilige vaart gelopen worden. Daaraan is voldaan. De "Sirocco" liep 7,5 mijl per uur. Dat was gezien de heersende omstandigheden een veilige vaart. Er moet vastgesteld worden of er een gevaarlijke dichtbij situatie ontstaat. Stuurman Van der Wal constateerde dat beide schepen vrij van elkaar zouden lopen. Op het ogenblik dat dit door de actie van de "Sagitta" veranderde, heeft hij maatregelen genomen. Hij week overeenkomstig voorschrift 19 naar stuurboord uit. Hij kon niet verwachten dat het andere schip, in strijd met dat voorschrift, juist wel naar bakboord uitweek. Als aan boord van de "Sagitta" behoorlijk geplot was, was de stuurman van de wacht van dat schip duidelijk geweest dat het om een tegenligger ging en dat daarvoor dus gemakkelijk kon worden uitgeweken door de koers naar stuurboord te verleggen. Door nauwkeurig te plotten had de "Sagitta" zelfs kunnen vaststellen dat koers en vaart houden ook had gekund zonder gevaar voor aanvaring. Het is onbegrijpelijk dat de "Sirocco", die met een snelheid van 7,5 knopen en een constante koers van 245° voer, verward werd met een visserman. De aanvaring is mijns inziens vooral veroorzaakt door het onvoorziene en tegen de voorschriften ingaande gedrag van de "Sagitta". Maar ik moet wel erkennen dat er aanmerkingen te maken zijn op de door stuurman Van der Wal gekozen koers die hem in de verkeerde verkeersbaan bracht. Hij heeft daarvan geleerd. Maar als de kapitein niet had gewild dat er zo gevaren werd had hij meer leiding moeten geven vooral waar het gaat om reisvoorbereiding. De omstandigheden in aanmerking genomen meen ik dat het niet aangaat over te gaan tot een tuchtmaatregel waarbij de bevoegdheid wordt ontnomen. Als er al sprake zou moeten zijn van een maatregel dan moet het mijns inziens beperkt blijven tot een berisping.

##### 5. *Het standpunt van de Inspecteur*

De hoofdoorzaak van de aanvaring tussen de vrachtschepen "Sirocco" en "Sagitta" tijdens verminderd zicht, was het niet naleven van voorschriften van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op zee. Maar er waren mijns inziens meer opmerkelijke zaken die bij het ontstaan van de aanvaringssituatie een rol speelden. Op het ms. "Sirocco" had stuurman Van der Wal de wacht. De vaart was verminderd, circa 7½ mijl/uur. De gestuurde koers 245° liep tegengesteld aan de ter plaatse aanbevolen route. Op de radar werd niet geplot; slechts echo trails werden gebruikt. Er werden geen geluidssenen gegeven. Het is opmerkelijk dat de stuurman de uitkijk van de brug liet gaan om koffie te zetten, terwijl de echo van de "Sagitta" op 1½ mijl zat en naderde. Er was sprake van een verwachting. Omdat hij ook de afloskapitein was, is het opmerkelijk dat hij pas op zijn wacht een koerslijn in de kaart zette en zich niet hield aan de aanbevolen routevoorschriften. De stuurman

vond het niet nodig de kapitein te roepen. Toen de stuurman de wacht van de kapitein overnam waren de weers-, zicht- en werkomstandigheden gelijk. Op het ms. "Sagitta" had stuurman Dorpmans de wacht. De vaart was circa 12½ mijl/uur. Er werden geen mistsignalen gegeven. Er was geen uitkijk; het is opmerkelijk dat ook de stuurman een uitkijk niet nodig vond. De radar werd niet continu geobserveerd. Er werd niet geplot, echo's werden slechts gemerkt met de peilingslijn en de variabele ring. Een plottingsheet was voor de stuurman onvindbaar. Het is opmerkelijk dat de stuurman tot de conclusie kwam dat hij te maken had met een vissersvaartuig dat werd opgelopen. Om de passage te vereenvoudigen ging hij twee maal 10° bakboorduit. Ook hier werd uitgegaan van verwachtingen. Toen de naderende echo in het smeereffect verloren ging, ging hij buiten kijken en uitluisteren. Pas op een laat tijdstip werd het motorvermogen teruggenomen. Toen hij het schip zag, was de aanvaring niet meer te voorkomen. De kapitein werd niet tijdig gewaarschuwd. Het is opmerkelijk dat stuurman Dorpmans de wachtovername nadat de kapitein hem expliciet had gevraagd of hij daar, gezien de weers- en zichtomstandigheden, bezwaar tegen had, en ondanks dat zijn eerdere ervaringen voor het varen met verminderd zicht anders waren. Ook hier waren de weers-, zicht- en werkomstandigheden bij overname van de wacht gelijk. Beide stuurlieden hebben schuld aan de aanvaring. Ik stel voor stuurman Dorpmans en stuurman Van der Wal te straffen door hen de bevoegdheid om te varen als stuurman te onttrekken respectievelijk voor de tijd van twee weken en één week.

Ook de betrokken kapiteins hebben onjuist gehandeld; op beide schepen was de brugbezetting onvoldoende gezien de omstandigheden. Kapitein Tilma had geen koerslijnen in de kaart gezet en gaf geen specifieke wachtorders ten aanzien van het kruisen van de aanbevolen route en mistsignalen. Zijn controle op de navigatie was onvoldoende. Kapitein Van Eerden liet na de wacht voldoende te organiseren; niet de stuurman dient te bepalen of hij de wacht alleen kan lopen, dit is een verantwoordelijkheid van de kapitein. De vaart was te hoog. Er werd geen uitkijk ingezet; typerend is zijn opmerking "dat een uitkijk tijdens mist nauwelijks een toegevoegde waarde heeft". Ook 's nachts was geen uitkijk op de brug. Opmerkelijk is ook dat hij na de aanvaring tot het afmeren in Moerdijk, circa 30 uur achtereen heeft genavigeerd na slechts 1½ uur rust. Hoewel ik begrip heb voor de ontstane situatie, was dit gezien de vermoeidheidsaspecten onverantwoordelijk; een aantal uren voor anker gaan is niet overwogen. Van kapiteins/reders mag, zeker onder de omstandigheden van slecht zicht, een voorbeeldfunctie worden verwacht. Dit voorval onderstreept de verantwoordelijkheid die zij hebben bij het inzetten van voldoende personeel en dat ondanks de minimaal voorgeschreven bemanning te allen tijde aan de wettelijke verplichtingen moet worden voldaan. Onder die omstandigheden kan het wachtlopen op zee in een "6-uur-op/6-uur-af"-wachtstelsel niet gehanteerd blijven. Met name het handelen van kapitein Van Eerden acht ik nalatig. Ik stel voor kapitein Van Eerden en kapitein Tilma te straffen door hen de bevoegdheid om te varen als kapitein te ontnemen voor de periode van één week respectievelijk door het uitspreken van een berisping. Bij alle betrokkenen was er sprake van het afwijken van de normen van goede

zeemanschap, bovendien werden die afwijkingen hiërarchisch overgenomen; dit zijn menselijke fouten. Het signaleren van fouten wordt in een cursus Bridge Resource Management, met name in Error Management behandeld.

Op beide schepen was geen ARPA-radarinstallatie aanwezig. Dit had voor de kapiteins en stuurlieden een aanwijzing moeten zijn, extra alert te zijn. Gezien de schade, die door de eigenaren deels zelf moet worden gedragen, zou de aanschaf van een ARPA-radar een overweging moeten zijn.

Opmerkelijk is dat ondanks de toch duidelijk ernstige klachten van stuurman Dorpmans geen Radio Medisch Advies werd aangevraagd.

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

##### **Toedracht**

Het zicht was op 9 augustus 1997 in het Engelse Kanaal 100 à 200 meter en er stond weinig wind. De "Sirocco" was op weg van Amsterdam naar Treguier in Frankrijk en de "Sagitta" van Arklow in Engeland naar Moerdijk. De schepen waren beladen met respectievelijk veevoeder en kunstmest.

Om 12.00 uur voer de "Sirocco" in de westzuidwest gaande verkeersroute en passeerde noord van de EC 3-boei. De radar stond bij op een bereik van 6 mijl en de vaart van het schip was circa 9 knopen door het water. De radar was uitgerust met een zogenaamde echotrail capaciteit, waarmee de koers en vaart van radarcontacten werden bepaald. De radar was niet voorzien van een reflexplotter en er kon op de radar niet worden geplot. De beide VHF-installaties stonden bij op respectievelijk kanaal 16 en 11. Er werd gestuurd op de automaat. Er werden geen mistseinen gegeven.

De kapitein/eigenaar had de 6 – 12 wacht gelopen en werd afgelost door de stuurman. Vanwege de mist was er tevens een uitkijk op de brug. Er stonden geen koerslijnen in de kaart, dit liet de kapitein aan de stuurman over. Ook de te volgen route naar het zuiden, langs Cap de la Hague naar Treguier, en het daarvoor noodzakelijke kruisen van de oostnoordoost gaande verkeersroute, liet de kapitein ter beoordeling van de stuurman. De stuurman had zijn vertrouwen en voer ook als aflokskapitein op de "Sirocco". Na een ronde door de machinekamer was de kapitein om circa 13.00 uur gaan slapen.

De stuurman voer op de radar met koers boven en had het eigen schip onderin het beeld gezet. Om 12.35 uur schakelde de stuurman het radarbereik op 12 mijl, hij zag op dat moment geen scheepvaart over bakboord. Hierop besloot hij koers te veranderen over bakboord naar 235°, richting Cap de la Hague. Om te corrigeren voor de stroom werd 245° gestuurd. Om circa 14.00 uur bevond de "Sirocco" zich op de noordrand van de in richting 074° lopende verkeersroute, toen de stuurman vooruit op de radar twee echo's waarnam op circa 8 mijl afstand. Eén echo zat aan bakboord van de koerslijn en de andere net aan stuurboord. Volgens de echotrail zou de echo aan stuurboord van de koerslijn net voor hem over lopen. De koers van beide echo's was volgens de stuurman circa 075°.

Om circa 14.40 uur toen de echo over stuurboord op circa 1,5 mijl was, stelde de stuurman vast dat deze nauwelijks van peiling veranderde. Hij besloot toen om 20° stuurboorduit te gaan, naar koers 265°, teneinde het contact op circa één mijl over

bakboord te passeren. Even later constateerde hij dat de tegenligger bakboorduit was gedraaid, waarna hij besloot op één mijl afstand nog eens 20° stuurboorduit te gaan, naar koers 285°. De radar had hij inmiddels op een bereik van 3 mijl gezet. Na deze koersverandering zag hij op de radar dat de tegenligger hard bakboorduit kwam, waarop hij hard stuurboord gaf. Tezelfdertijd kwam de tegenligger, hetgeen later de "Sagitta" bleek te zijn, dwars aan bakboord in zicht op een nagenoeg zelfde koers, de stuurman gaf vol achteruit doch een aanvaring kon niet meer worden vermeden. De aanvaring vond plaats op een koers van circa 020°, waarbij de "Sirocco" eerst bakboord achter werd geraakt en vervolgens bakboord voor.

Volgens de stuurman van de "Sirocco" vond de aanvaring plaats om 14.50 uur in positie 50° 10',9 N 000° 55' W. Er waren geen geluidsseinen gegeven, noch was er gebruik gemaakt van de VHF. De uitkijk was tijdens de aanvaring naar beneden om koffie te zetten.

De kapitein was wakker geworden van het manoeuvreren met het schip en voelde gelijktijdig het schip trillen. Toen hij op de brug kwam lag de "Sirocco" gestopt en zag hij de "Sagitta" in de mist verdwijnen. Na het uitwisselen van gegevens over de VHF en het opnemen van de schade werd om circa 15.10 uur de reis vervolgd. De "Sirocco" had geen lekkage en na lossing van de lading in Treguier werd naar Delfzijl gevaren, alwaar het schip op 13 augustus bij de werf arriveerde voor reparatie van de schade. Deze bedroeg circa f 200.000,-.

De kapitein/eigenaar van de "Sagitta" had op 4 augustus het schip bij vertrek uit Belfast overgenomen van zijn afloskapitein. In Belfast was ook een nieuwe stuurman aan boord gekomen, die de kapitein van een uitzendbureau had ingehuurd. Zijn papieren vermeldden geen bijzonderheden en de kapitein had een positieve indruk van hem. De kapitein liep de 06 – 12 en 18 – 24 uur wachten en de stuurman de 00 – 06 en 12 – 18 uur wachten. Na Belfast lag het schip in Arklow van 5 tot 7 augustus, het werd op 7 augustus beladen en vertrok na afloop hiervan. Na vertrek uit Belfast en nogmaals na vertrek uit Arklow had de kapitein de brugindeling en alle apparatuur uitgelegd en doorgenomen met de stuurman. Hij had hem mondelinge wachtinstructies gegeven, er waren geen schriftelijke instructies.

Op 9 augustus om circa 11.30 uur passeerde de "Sagitta" zuid van de EC 1 boei op een afstand van 3,7 mijl. De kapitein had de wacht. Het zicht was 50 à 100 meter. Het schip voer in de verkeersbaan op een koers van 074°, de koers van de verkeersroute. Er werd gestuurd met de automaat. De machine stond volle kracht, vaart circa 9,3 knopen. De stroom stond mee met een kracht van circa 2,5 mijl/uur. De GPS gaf een vaart over de grond aan van 12 à 12,5 knopen. De zeeradar type Furuno stond bij, gyrogestabiliseerd. Echo's binnen één mijl veroorzaakten een smeereffect, waardoor ze moeilijk te volgen waren. De radar had geen Arpa, geen reflexplotter of een andere plotvoorziening. Volgens de kapitein zouden er plotvellen op de brug aanwezig zijn, waar deze lagen had hij de stuurman niet verteld. De VHF stond bij op kanaal 16 en het wachtalarm stond bij.

Om circa 11.55 uur kwam de stuurman op de brug om de kapitein af te lossen. Deze was op dat moment bezig met uitwijken, waarschijnlijk voor vissersschepen. De hoofdmotor werd hierbij gestopt en er werden met de hand geluidsseinen gegeven. Nadat het gevaar voor aanvaring was geweken, werd de motor weer opgevoerd naar volle kracht vooruit en het schip weer naar de koers 074° gebracht. De kapitein

vroeg hierop aan de stuurman of hij het wel zag zitten om de wacht over te nemen, en na een bevestigend antwoord van de stuurman verliet de kapitein om circa 12.25 uur de brug. Na een controleronde door de machinekamer en te hebben gegeten, ging de kapitein om circa 13.15 uur slapen.

Volgens de kapitein had hij na de uitwijkmanoeuvre de mistseinautomaat bijgezet, volgens de stuurman stond deze niet bij en werden geen mistseinen gegeven. Een uitkijk op de brug vond de kapitein niet nodig, wel was er volgens hem beneden een matroos beschikbaar. De stuurman wist hier niet van.

Om de kapitein te porren was er, voorzover de stuurman bekend, geen andere mogelijkheid dan om de brug te verlaten en op de deur van de slaaphut van de kapitein te kloppen.

Om circa 14.15 uur kreeg de stuurman een echo op de radar, op 6 mijl afstand en circa 10° over bakboord. De stuurman zette de peilstreep van de radar hierop. De echo zette langzaam door naar stuurboord en op 4,5 mijl zat deze iets aan stuurboord van de heading line en zette vrijwel niet meer door. De stuurman dacht dat het een vissersschip was dat hij opliep. Tevens had hij zelf een oploper op circa een mijl aan zijn stuurboordzijde, iets achterlijker dan dwars. Over bakboord was er ruimte en de stuurman besloot om 10° bakboorduit te gaan. De echo vooruit zat toen op 4 mijl afstand en 5° over stuurboord. Toen de echo op 3 mijl zat en nog steeds niet voldoende doorzette, ging hij nog eens 10° bakboorduit naar koers 054°, waarna de echo door begon te zetten naar stuurboord. De radar zette hij vervolgens op een bereik van 3 mijl. Op 1,5 mijl afstand zat de echo op 15° à 20° over stuurboord en zette toen niet meer door maar bleef dichterbij komen. Even later begon de radar te smeren en kon hij de echo niet meer goed volgen op de radar. Hij liep naar buiten om te luisteren en uit te kijken, doch hoorde en zag niets. De motor nam hij terug naar halve kracht vooruit en hij zag op dat moment het andere schip uit de mist opdoemen. Het andere schip, dat later de "Sirocco" bleek te zijn, had volgens de stuurman een behoorlijke boeggolp. De stuurman stopte de motor, gaf de automaat een slinger naar bakboord en maakte algemeen alarm. Een aanvaring kon echter niet meer worden vermeden en de schepen raakten elkaar met het voorschip en het achterschip, schuurden langs elkaar en kwamen weer los van elkaar.

De stuurman had geen mistseinen gehoord noch had hijzelf mistseinen gegeven. De kapitein werd wakker door het stoppen van de motor en hoorde daarna het algemeen alarm. Door de patrijspoort zag hij het achterschip van een ander schip snel dichterbij komen, voelde even later een klap van waarschijnlijk de voorschepen die elkaar raakten en terwijl hij naar de brug rende, raakten de achterschepen elkaar. Op de brug trof hij de stuurman aan die totaal van slag was. Hij zag hoe de "Sagitta" langs de "Sirocco" naar voren schoof, waarna de schepen los van elkaar kwamen. De bedieningshendel van de motor stond op neutraal, het schip zwaaide licht naar bakboord en lag in een noordelijke richting. Hij nam onmiddellijk over op handsturen.

Na het opnemen van de schade, welke bestond uit inzetten van de huid aan stuurboordzijde, werd er contact opgenomen over de VHF met de "Sirocco" en werden gegevens uitgewisseld. Hierna werd de reis naar Moerdijk voortgezet, waarbij de kapitein onafgebroken de wacht liep. De stuurman klaagde over pijn in de borst en was niet meer in staat om de wacht te lopen. Na aankomst in Moerdijk op 10 augustus ging hij met ziekteverlof van boord.

## U 25

De schade viel mee en van het klassebureau mocht herstel worden uitgevoerd tijdens de eerstvolgende "special survey" in 1998. De schade bedroeg uiteindelijk f 160.000,-.

### **Beschouwing**

De aanvaring in de mist van de "Sagitta" en de "Sirocco" kon plaatsvinden omdat aan boord van beide schepen niet werd gehandeld volgens de voorschriften en de regels van goed zeemanschap. In de eerste plaats door de beide stuurlieden die de wacht op de brug hadden, hun handelen vormde de hoofdoorzaak van de aanvaring. Doch ook het handelen of het beleid van beide kapiteins heeft een rol gespeeld. De Raad heeft achtereenvolgens de diverse aspecten onderzocht.

#### *De uitkijk*

Een uitkijk op de brug is niet alleen nog steeds wettelijk voorgeschreven, het is bovendien naar het oordeel van de Raad een noodzaak, zolang adequate technische voorzieningen ontbreken voor een éénmansbrugbezetting. Momenteel mag alleen bij gunstige weersomstandigheden en mits de automatische stuurinrichting in bedrijf is, van zonsopkomst tot zonsondergang worden volstaan met uitsluitend een chef van de wacht op de brug.

Het was in dit geval dicht van de mist en dus geen gunstige weersomstandigheid. De beide schepen waren bovendien, op een automatische stuurinrichting na, niet voorzien van enig adequaat hulpmiddel om de taak van de chef van de wacht te verlichten. Geen van beide schepen had een Arpa, terwijl er ook geen reflexplotter of een andere mogelijkheid was om plotten met een waspotlood mogelijk te maken. De radar van de "Sirocco" had wel een echotrail capaciteit, doch het bepalen van een koers en vaart van een echo is daarmee wel enigszins mogelijk, doch niet echt nauwkeurig.

Gelet op bovenstaande vindt de Raad het daarom des te kwalijker dat de kapitein van de "Sagitta" een uitkijk op de brug onder deze omstandigheden niet noodzakelijk achtte. De uitkijk zou stand-by beneden hebben gezeten, doch een uitkijk die beneden zit is geen uitkijk, terwijl bovendien de wachthebbende stuurman hiervan niet op de hoogte was. De stuurman had overigens ook niet om een uitkijk gevraagd, hetgeen hij wel had moeten doen.

De "Sirocco" zou wel met een uitkijk op de brug hebben gevaren. Het is echter merkwaardig dat de stuurman de uitkijk naar beneden liet gaan net op het moment dat er een schip naderde.

#### *Geluidsseinen bij beperkt zicht*

Door geen van beide schepen werden de voorgeschreven geluidsseinen bij beperkt zicht gegeven. De kapitein van de "Sagitta" meende dat hij de automatische seingever had aangezet toen hij de brug verliet, doch de stuurman verklaarde pertinent dat hij geen geluidsseinen had gehoord en hij de seingever ook niet had afgezet.

De Raad wil het belang van de geluidsseinen in het proces van de mistnavigatie onderstrepen. Vooral in de laatste fase, indien de schepen er niet in zijn geslaagd om te voorkomen dat men elkaar te dicht nadert, vormen de geluidsseinen een

betrouwbaar hulpmiddel om een aanvaring te kunnen vermijden. Zeker in het geval van de "Sagitta", waar het radarbeeld binnen een mijl kennelijk smeerde en de echo's niet goed meer konden worden gevolgd. De stuurman ging wel naar buiten om te luisteren, doch vergat daarbij om zelf geluidsseinen te geven. De Raad wil hierbij wijzen op de belangrijke rol die een uitkijk bij het luisteren naar geluidsseinen kan en behoort te spelen.

#### *Het kruisen van de verkeersroute*

De schepen bevonden zich tussen de verkeersscheidingsstelsels van Casquets en Dover in een gebied waar "routeing measures" van kracht zijn. In de zeekaart staan deze maatregelen aangegeven, onder andere staat er: "Ships crossing the easterly or westerly recommended directions of traffic flow **should** do so as nearly as practicable at right angles." De kapitein en ook de stuurman van de "Sirocco" verklaarden hiervan op de hoogte te zijn geweest. De kapitein van de "Sirocco" had geen enkele instructie of aanwijzing gegeven aan de stuurman hoe de aanbevolen richting van de verkeersstroom te kruisen, niet in de kaart noch in een reisplan of mondeling. Hij had het aan de stuurman overgelaten, mede omdat hij de stuurman, die ook als aflokskapitein op de "Sirocco" voer, als zijn gelijkwaardige beschouwde. De reis van de "Sirocco" was niet goed voorbereid. Het kruisen van een verkeersroute en met name als er scheepvaart is, vormt een manoeuvre waarbij de veiligheid van het schip in gevaar kan komen. Een zich van zijn verantwoordelijkheid voor deze veiligheid bewuste kapitein zal in de kaart aangeven waar en hoe hij zo mogelijk een dergelijke route zou willen kruisen, terwijl hij bij het kruisen van een dergelijke route op de brug zal zijn, en zeker bij mist.

Toen de stuurman van de "Sirocco" om circa 12.35 uur besloot om de om de west gaande verkeersroute waarin het schip zich bevond te verlaten, ging hij een koerslijn van 235° volgen en stuurde, met 10° opsturen voor de stroom, een koers van 245°. Hij had op de radar gekeken op een bereik van 12 mijl, had geen scheepvaart vooruit over bakboord gezien en het leek hem daarom geen probleem.

De regel van het haaks kruisen is gebaseerd op de richting van de verkeersroute, teneinde deze route zo duidelijk en snel mogelijk te kruisen; of er wel of geen scheepvaart wordt waargenomen speelt geen rol. De stuurman handelde dan ook als een slecht zeeman door onder een scherpe hoek van nauwelijks 10° tegen de richting van de verkeersroute in te gaan varen, ook al was er op dat moment geen scheepvaart.

Toen de stuurman van de "Sirocco" de mid-boeienlijn die de west- en oostgaande route scheidt, net was gepasseerd en zich dus in de oostnoordoost gaande verkeersroute bevond, kreeg hij om circa 14.00 uur nagenoeg recht vooruit op 8 mijl twee echo's op zijn radar die, zoals hij vaststelde, de in 074° gaande route volgden. De naderende scheepvaart vormde voor de stuurman geen aanleiding om alsnog een haakse koers op de verkeersrichting te gaan varen. Indien hij dit op 8 mijl afstand wel had gedaan, zou er in korte tijd een voor iedereen duidelijke en veilige situatie zijn ontstaan.

Met behulp van de echotrail stelde de stuurman vast dat de echo die krap over stuurboord zat net voor hem over zou lopen. Volgens zijn raadsman had de stuurman berekend dat dit vooroverlopen op 4,5 mijl rechtvooruit zou zijn.

Volgens berekening van de Raad zou bij vooroverlopen op die afstand en bij niet

## U 25

wijzigende koersen en vaarten de uiteindelijke passeerafstand 3 à 4 kabels over bakboord worden. Onder goede zichtomstandigheden zou dit al een te dichte nadering betekenen, onder de slechte zichtomstandigheden van nu was dit zonder meer te dichtbij en had de stuurman bijtijds maatregelen ter vermindering daarvan dienen te nemen. Hij deed echter niets en bleef als een 'spookrijder' tegen de verkeersrichting invaren. Ook waarschuwde hij zijn kapitein niet voor de zich ontwikkelende nabije situatie. Merkwaaardig in dit geval is dat de stuurman, indien hijzelf kapitein was geweest, wel door zijn stuurman had willen worden gewaarschuwd.

De kapitein van de "Sirocco" had geen enkele schriftelijke noch mondelinge bruginstructie gegeven en hij had alles volledig aan zijn stuurman overgelaten. Hij blijft als kapitein echter verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn schip en heeft zich hieraan onttrokken. Hij had geen instructies gegeven hoe de verkeersroute te kruisen, welke koersen te volgen, noch om hem te waarschuwen bij situaties die de veiligheid van het schip in gevaar zouden kunnen brengen. Het kruisen van de verkeersroute, en vooral bij mist, vormt zo'n situatie terwijl ook bij beperkt zicht het dicht naderen van schepen hieronder valt.

### *Het gebruik van de radar*

De stuurman van de "Sirocco" voer op de radar met zijn koers boven, omdat hij dat zo van de binnenwateren gewend was. Om op zee zo te varen, geeft echter beperkingen, met name omdat koersen en peilingen niet rechtstreeks rechtwijzend kunnen worden afgelezen en vergissingen al snel optreden. Ook het navigeren in de kaart met behulp van de radar geeft gemakkelijk oriëntatieproblemen, terwijl het bijhouden van contacten op de radar, bijvoorbeeld bij mist, al snel tot verwarring kan leiden indien er zelf koers wordt veranderd. Indien een gyrostabilisatie beschikbaar is, verdient het daarom aanbeveling om op open wateren hiervan gebruik te maken en met noord boven te varen.

Geen van beide schepen beschikte over ARPA of een mogelijkheid (bijvoorbeeld reflexplotter) om met een waspotlood contacten op het radarscherm te plotten. Wel had de "Sirocco" een echotrail capaciteit, waarmee de relatieve trek van een contact kon worden bepaald. De nauwkeurigheid is echter niet zo groot, hetgeen bij deze scheepsramp ook bleek, waar de stuurman tot tweemaal toe een koersverandering van 10° van de tegenligger niet opmerkte.

Met deze beperkte mogelijkheden om een goede mistnavigatie uit te voeren, is het dan ook zaak ruim bijtijds maatregelen te nemen om situaties waarin men elkaar te dicht nadert of waarin gevaar voor aanvaring zou kunnen ontstaan, te vermijden. De stuurman aan boord van de "Sagitta" bepaalde met de peilingscursor of een contact doorzette of niet. Met één contact is dat te doen, met meerdere contacten wordt dit moeilijker. Passeerafstanden zijn niet te bepalen. Om alsdan goede mistnavigatie te kunnen doen, dient gebruik te worden gemaakt van een manoeuvreerplotvel. De stuurman kon deze echter niet vinden.

De radar van de "Sagitta" had volgens de stuurman last van smeereffecten binnen afstanden van ½ à 1 mijl. Volgens de kapitein zou de radar geen last hebben van smeereffecten, wel trad er een soort smeereffect op in de vorm van een ring om het centrum als er schepen erg dicht in de buurt kwamen.



*Vermijden dicht naderen en/of gevaar voor aanvaring**door de "Sirocco"*

De stuurman van de "Sirocco" kreeg om ca. 14.00 uur op ca. 8 mijl twee contacten op zijn radar, één aan bakboord en één kort aan stuurboord van zijn koerslijn. Dit laatste contact zou volgens de echotrail kort voor hem over lopen. Volgens de raadsman van de stuurman had deze berekend dat dit op 4,5 mijl zou zijn en bevond de tegenligger zich daadwerkelijk op 4 mijl afstand recht vooruit. Beide contacten liepen volgens de echotrail op zijn radar een koers van 075°. Volgens de berekeningen van de Raad waren deze waarnemingen van de stuurman juist. De passeer-afstand zou daarbij circa 3 kabels over bakboord worden. Om circa 14.40 uur zat het contact dat aan stuurboord van zijn koerslijn zat op circa 1½ mijl nog steeds krap aan stuurboord en pas op dat moment besloot de stuurman met de "Sirocco" stuurboorduit te gaan naar koers 265°, om de tegenligger op circa 1 mijl bakboord op bakboord te passeren, zo meende de stuurman. Hij trok toen niet, en had dat ook niet eerder gedaan toen de tegenligger niet verder doorzette, de conclusie dat de tegenligger mogelijk bakboorduit was gegaan. In eerste instantie had de stuurman van de "Sirocco" toen hij scheepvaart kreeg op 8 mijl afstand, zich op die afstand nog kunnen conformeren aan de regel van het haaks kruisen. Daarbij zou hij dan nog op ruim voldoende afstand van de andere scheepvaart zijn gebleven. Een andere mogelijkheid was geweest dat hij tijdig en ruim naar stuurboord was gegaan, teneinde een te dicht naderen en gevaar voor aanvaring te vermijden. De stuurman deed echter niets, bleef als een spookrijder tegen de verkeersroute invaren en kwam pas in actie toen de afstand tot de "Sagitta" circa 1,5 mijl was. Hij had hiermee de naderende scheepvaart niet alleen in verwarring gebracht, maar bovenal in gevaar. Hij handelde niet in overeenstemming met de aanwijzing in de kaart inzake het kruisen van een verkeersroute, noch volgens voorschrift 19 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee 1972.

Tijdens het kleiner worden van de afstand detecteerde hij niet op zijn radar dat de "Sagitta" op circa 4 mijl afstand 10° bakboorduit was gegaan en op 3 mijl nog eens 10°, en daarmee de "Sirocco" op een afstand van circa ½ mijl over stuurboord ging passeren. Pas op een afstand van circa 1½ mijl constateerde de stuurman dat de tegenligger nog steeds aan stuurboord van zijn koerslijn zat en nauwelijks van peiling was veranderd. Hij besloot toen om 20° stuurboorduit te gaan naar koers 265°.

De beperkingen van de plotmogelijkheden van de radar, ondanks de echotrail capaciteit, openbaren zich hier, want de stuurman had toen nog steeds niet in de gaten dat de "Sagitta" inmiddels 20° bakboorduit was gegaan. Ook al had de "Sagitta" op dat moment nog de door hem gedachte koers van 075° voor gelegen, dan nog was een koers van 265° ruim onvoldoende om de tegenligger op circa 1 mijl dan wel 0,75 mijl over bakboord te houden, zoals zijn bedoeling was. Pas nadat hij op 265° lag, stelde de stuurman vast dat de tegenligger naar bakboord van koers was veranderd en ging hij nog eens 20° naar stuurboord naar koers 285°. De afstand was toen circa 1 mijl. Om een duidelijker radarbeeld te krijgen schakelde hij het bereik van de radar van 6 mijl terug naar 3 mijl en constateerde toen dat het andere schip hard naar bakboord was gekomen of aan het gaan was. De stuurman gaf met de tiller hard stuurboord en toen het schip ging draaien zag hij dwars over bakboord de

## U 25

”Sagitta” inkomen. De afstand werd snel kleiner en de stuurman stopte de motor en gaf volle kracht achteruit. Hij kon echter niet voorkomen dat de schepen op nagenoeg gelijke koers elkaar met het voorschip en het achterschip raakten. Omdat alles erg snel ging en de stuurman al zijn aandacht bij het manoeuvreren nodig had, was hij niet meer in staat geweest om geluidsseinen te geven of op te roepen op de VHF. Een uitkijk op de brug had hier kunnen helpen.

Toen de afstand circa 1½ mijl was en de tegenligger nog steeds nagenoeg in dezelfde peiling zat, waren de tweemaal 20° koersverandering naar stuurboord die de stuurman uitvoerde, absoluut onvoldoende om een te dicht naderen te vermijden.

Rigoureuze wegdraaien over stuurboord was op dat moment nog de enige mogelijkheid geweest om een te dichte nadering te kunnen voorkomen. Nu was een te dicht naderen niet meer te vermijden. In die situatie had de stuurman de vaart uit zijn schip moeten halen en daarna uiterst voorzichtig verder moeten manoeuvreren totdat het gevaar voor aanvaring was geweken.

Door tegen de verkeersstroom in te gaan en te blijven varen en onvoldoende maatregelen te nemen om een te dichte nadering zowel als een aanvaring te vermijden, heeft de stuurman niet alleen gehandeld in strijd met de voorschriften, doch ook blijkt gegeven van onvoldoende bekwaamheid in het varen bij beperkt zicht. De stuurman heeft schuld aan de aanvaring.

### *door de ”Sagitta”*

De ”Sagitta” voer weliswaar in de verkeersroute doch dit ontheft een schip niet van de vaarvoorschriften. In dit geval was het beperkt zicht en gold voorschrift 19 onverminderd.

Om circa 14.15 uur zag de stuurman van de ”Sagitta” op 6 mijl een contact op zijn radar op circa 10° over zijn bakboordboeg. Hij voer met de radar op een bereik van 6 mijl en schakelde af en toe naar een hoger of lager bereik ter controle. Gelet op de detectie-afstand van 6 mijl had hij klaarblijkelijk enige tijd niet op een groter bereik gekeken. Hij had de peilstreep over de echo gezet en het contact zette volgens hem langzaam door naar stuurboord en op 4,5 mijl zou het contact iets aan stuurboord van zijn koerslijn hebben gezeten. Als deze waarnemingen van de stuurman juist waren, had volgens de berekeningen van de Raad de koers van de ”Sirocco” circa 185° moeten zijn geweest en zou de passeerafstand circa 2 mijl over stuurboord worden. De koers van de ”Sirocco” was echter 245° en met een koers van 074° van de ”Sagitta” had de peiling van de ”Sirocco” uiterst langzaam naar links moeten doorzetten en zou uiteindelijk 3 à 4 kabels over bakboord zijn gepasseerd, hetgeen ook overeenkomt met wat de stuurman van de ”Sirocco” waarnam. Het ontbreken van goede plotmogelijkheden speelde de stuurman van de ”Sagitta” hierbij waarschijnlijk parten.

Omdat volgens de waarneming van de stuurman het contact aanvankelijk flink naar stuurboord doorzette doch op een afstand van circa 4,5 mijl niet meer doorzette, en er over bakboord ruimte was, besloot hij bakboorduit te gaan. Hij dacht dat het contact voor hem een vissersschip was dat hij opliep. De kapitein had enkele uren eerder ook al last van gehad vissers.

Zijn aanname was enerzijds begrijpelijk, omdat het niet te verwachten was dat er een schip tegen de verkeersstroom in zou varen. Anderzijds vaart een zeeman niet op aannames en had het contact voor de stuurman niets anders moeten zijn dan een

schip voorlijker dan dwars, waarvan hij moest bepalen of het te dicht zou naderen, gevaar voor aanvaring zou opleveren en of het een schip was dat hij opliep. Hiervoor stonden hem echter slechts beperkte middelen ter beschikking. Dat het geen schip was dat hij opliep, had de stuurman ondanks de beperkte mogelijkheden van de radar kunnen vaststellen door tweemaal een radarafstand met tijd te nemen; de naderings-snelheid moet circa 18 knopen zijn geweest en het andere schip moet dus een vaart van circa 9 knopen in zijn richting hebben gemaakt. Beide schepen stuurden vrijwel tegen elkaar in.

De stuurman had op een afstand van circa 1 mijl over stuurboord en iets achterlijker dan dwars van de "Sagitta" een meeligger die langzaam opliep. Hierdoor kon hij niet zonder meer naar stuurboord gaan. Een koersverandering naar bakboord voor een schip voorlijker dan dwars, dat niet is een schip dat wordt opgelopen, dient echter bij beperkt zicht volgens voorschrift 19 voorzover mogelijk vermeden te worden. De stuurman ging bakboorduit. Als het inderdaad een schip was geweest dat hij opliep, zou deze manoeuvre niet in strijd met het voorschrift zijn geweest, nu was het dat wel.

Gezien de door de stuurman waargenomen bewegingen van het schip voor hem, eerst flink doorzetten en daarna niet meer, had de stuurman, naar het oordeel van de Raad, in dit stadium op 4 mijl afstand de vaart flink moeten minderen. De oploper aan stuurboord zou daarmee voorbijlopen waardoor er ruimte zou zijn ontstaan om eventueel stuurboorduit te gaan. De kapitein had hem in zijn mondelinge wacht-instructies ook die vrijheid gegeven.

Na een koersverandering van 10° naar bakboord op 4 mijl afstand gaat de stuurman op 3 mijl afstand nog eens 10° bakboorduit omdat het contact nog onvoldoende doorzet.

Volgens de berekening van de Raad zou na de tweede koersverandering de "Sirocco" langzaam moeten hebben doorzetten over stuurboord en, indien dit schip geen koers en vaart meer zou veranderen, op 6 à 7 kabels over stuurboord van de "Sagitta" zijn gepasseerd. Bij beperkt zicht zou dit nog steeds een te dichte nadering zijn geweest, zeker met de beperkte radarmogelijkheden van de "Sagitta".

De beide koersveranderingen van 10° werden door de "Sirocco" niet opgemerkt. Met klem wil de Raad erop wijzen dat koersveranderingen bij beperkt zicht om een nabije situatie of een gevaar voor aanvaring te vermijden altijd rigoureuus dienen te zijn, zodanig dat ze ook door het andere schip duidelijk kunnen worden waargenomen.

Volgens de stuurman smeerde de radar tussen ½ à 1 mijl. Het zou dus voor hem zaak zijn geweest, dit wetende, om te voorkomen dat contacten bij beperkt zicht binnen die afstand zouden komen. Nu stelde hij op 1,5 mijl afstand vast dat het contact niet meer doorzette, op 15° à 20° over stuurboord zat en naderbij kwam. Het contact lag dus op aanvaringskoers en snel handelen was noodzakelijk geweest. Hij verloor even later de echo in het smeereffect, ging naar buiten kijken en luisteren, doch deed verder niets. Toen hij daarna weer naar binnen ging, zag hij de echo op een halve mijl op de radar en nam toen de motor iets terug naar circa halve kracht. Op dat moment zag hij de "Sirocco" uit de mist opdoemen, stopte de motor, gaf algemeen alarm en gaf de automaat een slinger naar bakboord. Een aanvaring was echter niet meer te vermijden.

De stuurman heeft onbekwaam gehandeld. Hij nam aan dat hij het schip voor hem

## U 25

opliep zonder dit te verifiëren en nam onvoldoende maatregelen om een te dichte nadering zowel als een aanvaring te vermijden. De stuurman heeft schuld aan de aanvaring.

### *De veilige vaart*

Met het beperkte zicht liep de "Sirocco" een vaart van circa 9 knopen en de "Sagitta" van circa 9,3 knopen door het water.

Bij schepen met een radar vormen de goede werking, doeltreffendheid en de beperkingen van de radar belangrijke factoren waarmee bij de bepaling van de veilige vaart rekening mee dient te worden gehouden. De radars aan boord van beide schepen hadden geen ARPA-voorziening en de plotmogelijkheden waren aan boord van de "Sagitta" niet aanwezig en aan boord van de "Sirocco" beperkt. Aan boord van de "Sagitta" smeerde de radar bovendien op afstanden kleiner dan 1 mijl. De capaciteiten van beide stuurlieden bleken onvoldoende om met deze radars bij de gelopen vaart een veilige mistnavigatie te voeren en zij hadden, toen zij vaststelden dat een dicht naderen niet kon worden vermeden, zodanig tijdig de vaart moeten minderen dat ze elkaar met de minimum vaart waarbij het schip nog op koers kon worden gehouden, zouden passeren.

De Raad wijst met nadruk op het grote belang van een drastische vaartvermindering bij het varen in beperkt zicht. Het geeft meer tijd om vast te stellen wat het andere schip doet en om eventueel contact te zoeken, de klap en dus ook de schade in geval van een aanvaring zal minder zijn, achteruitslaan en boegschroef hebben meer effect indien er gemanoeuvreed moet worden en ultimo kan er, indien beide schepen gestopt liggen geen aanvaring plaatsvinden. Het is bovendien voorschrift indien er gevaar voor aanvaring bestaat en een te dicht naderen van een ander schip voorlijker dan dwars niet kan worden vermeden.

### *De kapiteins*

Beide kapiteins waren tevens eigenaar van hun respectievelijke schip. De geringe mate van zorg omtrent het veilig varen met hun schip verbaast de Raad dan ook enigermate.

De kapitein van de "Sirocco" had weinig tot geen reisvoorbereiding gedaan, er stonden geen koerslijnen in de kaart en hij liet aan de stuurman over hoe deze voer. Ook gaf hij geen bruginstructies hoe hij wenste dat er gehandeld moest worden onder bepaalde omstandigheden en in welke situaties hij gewaarschuwd diende te worden. Het leidde ertoe dat de stuurman, zonder dat de kapitein hiervan wist, als een spookrijder tegen de vaarrichting in ging varen en hem niet waarschuwde toen er een schip dicht dreigde te naderen. Tevens zag de kapitein er, ondanks het beperkte zicht, niet op toe dat de voorgeschreven geluidsseinen werden gegeven. De kapitein van de "Sirocco" heeft medeschuld aan de aanvaring.

De kapitein beschouwde de stuurman als zeer ervaren en voor wat betreft de navigatie als zijn gelijkwaardige en vertrouwde hem regelmatig als aflokapitein zijn schip toe. In deze situatie had hij er moeite mee hem orders of aanwijzingen te geven.

De Raad heeft wel enig begrip voor deze situatie en heeft daar bij de bepaling van de op te leggen maatregel van tucht ook rekening mee gehouden. Hij is echter van

oordeel dat een kapitein altijd verantwoordelijk blijft voor de veiligheid van zijn schip en daartoe zijn instructies dient te geven, ook al beschouwt hij de ander, in dit geval zijn afloskapitein, als zijn gelijkwaardige. Anderzijds dient de afloskapitein dan ook, als hij als stuurman vaart, als zodanig te handelen en zijn kapitein te waarschuwen indien de veiligheid van het schip in gevaar kan komen.

De kapitein van de "Sagitta" heeft, naar het oordeel van de Raad, onzorgvuldig gehandeld door de nog niet zo ervaren en voor hem onbekende stuurman, bij dichte mist en in het Engelse Kanaal, te belasten met de wacht op de brug zonder zich ervan overtuigd te hebben of deze het varen in beperkt zicht wel beheerste, mede gelet op de zeer beperkte mogelijkheden van de radar voor een goede mistnavigatie. Ondanks het beperkte zicht achtte hij een uitkijk op de brug niet noodzakelijk en zag hij er niet op toe dat de vereiste geluidsseinen werden gegeven. De kapitein van de "Sagitta" heeft medeschuld aan de aanvaring.

### **Beslissing**

De Raad straft kapitein G.Tilma, geboren 5 februari 1953 en wonende te Delfzijl, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring, door het te zijnen aanzien uitspreken van een berisping.

De Raad straft stuurman H. van der Wal, geboren 13 januari 1944 en wonende te Groningen, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als stuurman te varen op een zeeschip te ontnemen voor de periode van één week.

De Raad straft kapitein D. van Eerden, geboren 22 mei 1947 en wonende te Groningen, wegens zijn medeschuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als kapitein te varen op een zeeschip te ontnemen voor de periode van één week.

De Raad straft stuurman A.L. Dorpmans, geboren op 13 maart 1972 en wonende te Tiel, wegens zijn schuld aan de aanvaring, door hem de bevoegdheid om als stuurman te varen op een zeeschip te ontnemen voor de periode van één week.

### **Lering**

1. Het ontbreken van plotmogelijkheden op een radar vormt bij beperkt zicht een factor die de veilige vaart drastisch beperkt, en heeft in dit geval mede tot een scheepsramp geleid.
2. Tegen de in de kaart aangegeven richting van het scheepvaartverkeer in varen, leidt tot verwarring en brengt zowel het eigen schip als de andere scheepvaart in gevaar.
3. Naar bakboord uitwijken is vrijwel nooit een goede manoeuvre en slechts in enkele gevallen volgens de voorschriften toegestaan.

## U 25

4. Een kapitein dient zijn beleid over het veilig varen met het schip zoals het uitvoeren van de navigatie, het volgen van de koerslijn, het afstand houden van ondieptes, het uitkijken, het bijstaan van het wachalarm, het uitwijken, alsmede wanneer hij gewaarschuwd wil worden en welke maatregelen er genomen moeten worden bij slecht zicht en dergelijke, vast te leggen in duidelijke bruginstructies.
5. Tot een goede reisvoorbereiding behoort onder andere het in de kaart zetten van koerslijnen.
6. Zolang adequate middelen voor een éénmansbrugbediening ontbreken, zijn het bijhouden van de positie, het observeren en interpreteren van de radar, het uitkijken, het communiceren en het varen van het schip bij nacht en slecht zicht, te veel activiteiten voor één man. De veiligheid van schip en bemanning komt daardoor in gevaar.
7. Bij het varen in beperkt zicht dient er tijdig vaart te worden verminderd indien schepen elkaar dicht dreigen te naderen.
8. Koersveranderingen bij beperkt zicht, teneinde een gevaar voor aanvaring of een te dicht naderen van een ander schip te vermijden, dienen rigoureuus te zijn, zodanig dat het andere schip deze ook duidelijk kan waarnemen.

### **Aanbeveling**

De daarvoor verantwoordelijke autoriteit, dient te overwegen de aanwezigheid van goede plotvoorzieningen op de radars van zeeschepen verplicht te stellen.

Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, E. Bakker, P.S.W. Haseloop, L.J. de Graaff en P.H. Schiller, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 13 november 1998.

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