

## Nr. 26

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Engelse vissersvaartuig "Osprey II" PD 47, varende op de Noordzee, met de Griekse tanker "Sporades".

Op 14 augustus 2000 is het Engelse vissersvaartuig "Osprey II" PD 47, varende op de Noordzee, in aanvaring gekomen met de Griekse tanker "Sporades". Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 2001 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp.

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

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Engelse vvtg. "Osprey II" PD 47;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper M. de Boer van het Engelse vvtg. "Osprey II" PD 47, met bijlagen;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van stagiair P. Baarssen van het Engelse vvtg. "Osprey II" PD 47, met bijlage;
4. een fotokopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Waterpolitie, Unit de Wadden, Groep Harlingen, nr. 2000015214-1 EA 360, opgemaakt en gesloten op 6 december 2000, met bijlagen;
5. een fotokopie van een verklaring d.d. 15 augustus 2000, van de kapitein van de Griekse tanker "Sporades", met bijlage;
6. een fotokopie van een fax d.d. 14 augustus 2000, van het Kustwachtcentrum IJmuiden, aan de Scheepvaartinspectie, met bijlage;
7. een fotokopie van diverse mediaberichten;
8. een brief d.d. 9 juli 2001 van mr. H. van der Wiel, advocaat van de rederij van de "Sporades", aan de Raad voor de Scheepvaart, met bijlagen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 11 september 2001. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm. De Raad hoorde schipper M. de Boer en stagiair P. Baarssen van het Engelse vvtg. "Osprey II" PD 47, beiden als getuige.

## U 26

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

### A. Het schip

De "Osprey II" PD 47 is een Engels vissersvaartuig, toebehorend aan Osprey Trawlers te Peterhead, Schotland. Het schip is in 1984 gebouwd, is 40,25 meter lang, meet 390 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1764 kW. Het schip is uitgerust met drie VHF's, twee radars, twee plotters, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas en GMDSS.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning, in totaal, uit zes personen. De diepgang bedroeg voor 3,60 meter en achter 5 meter.

### B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper M. de Boer:

Ik heb sinds 16 jaar gevaren op viskotters in de boomkorvisserij en ik ben sinds vijf jaar schipper. Ik bezit het diploma SW 5, Marcom A en radarwaarnemer. De bemanning bestaat uit zes man, waarvan één Brit en vijf Nederlanders. Wij vissen als regel uit Harlingen en waren vandaar vertrokken op maandag 14 augustus te omstreeks 08.30 uur. Ik wilde vissen rond de 55° Nb.

Het was goed weer, windkracht 2 à 3 Bft., helder weer, goed zicht. Ik had de gieken in vaarstand (getopt onder circa 30°), de VHF stond op kanaal 16 en P1, en ik hield de positie bij op de plotter, met behulp van DGPS. Ik heb onze track niet vastgelegd. Wij waren te circa 10.15 uur buiten en ik stuurde vanaf de uiterton van het Stormemelk eerst een half uur noord en daarna 325° op de automatische piloot. Wij liepen volle kracht, 13 mijl per uur en ik had tot dan toe zelf de wacht waargenomen. Om 13.30 uur liet ik mij aflossen door Pieter Baarssen, om te gaan eten. Pieter Baarssen was sinds acht weken aan boord als stagiair, hij was in opleiding voor SW 5. Hij had eerder twintig weken gevaren op de A 115, eveneens in de boomkorvisserij. Hij had examen gedaan in navigatie en "Bepalingen". Ik zat op dat moment in de middenberm (separation zone) en wilde voor het oversteken van de zuidwestgaande route weer terug zijn op de brug. Ik gaf Baarssen opdracht mij voor de vaarroute te waarschuwen. Toen ik van de brug ging, waren er geen andere schepen in zicht, behalve enige kotters voor ons die eveneens naar de visgronden onderweg waren. Er waren drie kotters op circa zes mijl NW van ons en twee kotters op circa 3 mijl zuid van ons.

Ik werd na het eten door de bemanning aan de praat gehouden en bleef daardoor langer beneden dan de bedoeling was. Tegen 14.00 uur belde Pieter Baarssen dat hij de vaarroute naderde en ik rende naar boven. Op de brug trof ik de wachtsman aan naast de reguleur, die stond op vol achteruit. Ik zag een grote zwarte muur voor ons opdoemen en zette het roer op handbediening en probeerde het schip naar

bakboord te laten draaien om mee te gaan liggen. Hiervoor was het echter al te laat, het schip stuurde niet meer. Ik zei tegen Baarssen dat hij zich schrap moest zetten en direct daarop volgde de klap van de aanvaring.

Na de aanvaring ben ik gestopt en vervolgens terug gevaren naar Harlingen. Ik had de naam van het schip niet kunnen lezen. Hij gaf geen antwoord toen ik hem riep op kanaal 16. Hij bleef na de aanvaring gewoon doorvaren. Ik sprak eerst met een platform in de buurt. Toen ik tenslotte contact kreeg, wilde hij eerst zijn naam niet zeggen en vroeg of wij hulp nodig hadden. Wij waren in de buurt van een platform, genaamd "Noble Ronald Hoop", met het standby-schip "Telco Reliever". Deze stuurde zijn rubberboot met aanhangmotor er achteraan en deze wist na circa een half uur de naam van het schip te achterhalen. Het bleek te zijn de "Sporades", een Griekse tanker, thuishaven Piraeus. Pas toen is het schip gestopt. Het leek erop dat de tanker had willen doorvaren zonder zich bekend te maken. Ik heb vervolgens Kustwacht IJmuiden op de hoogte gesteld van de situatie en ben op advies van de Kustwacht terug gegaan naar Harlingen. Wij hadden flinke schade aan de voorstevens en bak, maar alle schade was bovendecks. De schade wordt gerepareerd te Urk. Toen ik na het eten terug kwam op de brug zaten wij net in de vaarroute. Ik heb de aanvaringspositie later afgelezen, nadat de Kustwacht mij hierom gevraagd had. De positie is daarom misschien niet geheel nauwkeurig. Ik schat dat wij de tanker ongeveer onder een rechte hoek geraakt hebben. Op het moment van de aanvaring draaiden wij vol achteruit, onze vaart moet op dat moment reeds belangrijk minder dan volle kracht zijn geweest.

Stagiair P. Baarssen:

Ik ben leerling van de visserijschool te Urk, in opleiding voor het diploma SW 5. Ik heb tijdens de schoolvakantie in het afgelopen jaar tien weken stage gelopen. Vorig jaar had ik twintig weken gevaren op de A 115. Hier had ik overdag wachtgelopen tijdens het vissen en varen. Ik heb examen gedaan in BVA (Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee). Ik ken de uitwijkbepalingen. Verder heb ik zeevaartkunde, zeemanschap en Engels gehaald.

Wij vertrokken te 08.30 uur uit Harlingen. Ik deed dienst als kok en draaide verder gewoon mee aan dek. Ik zat niet in de zeewacht, maar liep overdag met de schipper mee. Ik loste wel eens af als de schipper ging eten of pauzeren, hooguit een half uur. Ik kon alle apparatuur bedienen: radar, elektronische plotter en de automatische piloot. Ik ging om 09.00 uur naar kooi en heb wat liggen lezen. Om half twaalf werd ik geroepen door de schipper om het eten klaar te maken. Te 13.15 was het eten klaar, ik heb de tafel gedekt en de bemanning geroepen en ging om 13.30 uur naar de brug. De schipper wees mij op de koers, het wachalarm stond aan, ik moest bij bijzonderheden waarschuwen. Wij liepen volle kracht, de koers was 325° op de automaat. Beide radars stonden aan, de ene op 6 mijl en de andere op 12 mijl. Er waren drie schepen op circa 6 mijl NW van ons, meeliggers die ook naar de visgronden gingen, en een paar schepen achter ons, eveneens meeliggers. Ik maakte een rondje door het stuurhuis, keek op het besommingsbriefje. Ik drukte een paar keer het wachalarm uit. Ik keek ook naar buiten, er waren geen andere schepen in de buurt. Ik zat in de stuurstoel en ben er even uit gekomen om te kijken hoe laat het was (13.15 uur). Ik ben naar de WC gegaan, die is op de brug, daarna naar de

kaartentafel, keek op de kaart en op de plotter. Ik weet niet zeker of de plotter mee schreef. Daarna waren we op de positie dat ik de schipper moest roepen en drukte op het knopje om de schipper te waarschuwen. Het knopje zit aan de kaartentafel aan de achterkant van de brug. Ik draaide me om en zag een groot schip aan stuurboord vlakbij. Ik schrok en drukte weer op het knopje voor de schipper. Ik liep naar de automaat, gaf een draai naar bakboord en liep naar het handel van de reguleur, gaf stop en vervolgens vol achteruit. Na korte tijd draaide de schroef vol achteruit, maar dat hielp niet meer. Een aanvaring volgde. Inmiddels was de schipper op de brug gekomen. Wij raakten het andere schip achter de midscheeps. De vaart was er al enigszins uit, het was zeker geen 13 mijl meer. Na de aanvaring begon de schipper het andere schip op te roepen, met "Black tanker". Ik begrijp niet waarom ik het andere schip niet eerder heb gezien, ik heb daar geen verklaring voor. Het schip voer na de aanvaring eerst gewoon door.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper M. de Boer:

Ten tijde van de aanvaring waren er zes personen aan boord. Eén daarvan een Engelsman. Volgens mij waren vijf bemanningsleden bevoegd om wacht te lopen. Ik vond het toen verantwoord hem alleen wacht te laten lopen, achteraf natuurlijk niet. Dat de stagiair geen wacht mocht lopen, heb ik mij later pas gerealiseerd. Achteraf gezien heb ik wat dat betreft een verkeerde beslissing genomen. Hij had daarvoor al 17 weken gevaren, ook op andere schepen. De stagiair was al vier à vijf weken aan boord. Hij had toen stomende nog geen wacht gelopen, wel vissende. Hij wist hoe de radar en VHF werkten. De VHF stond continu bij, ook voor de aanvaring. Het geluid stond vol bij, dat is gebruikelijk. Eén VHF stond op kanaal 16 en één VHF staat op een werkkanaal; de derde VHF wordt gebruikt voor DSC. Baarssen was goed uitgerust toen hij op de brug kwam. Hij kon makkelijk over het console aan stuurboord kijken. De spijlen van de ramen op de brug zijn smal, zo'n vijf à zeven centimeter. Er zijn twee radars, één aan elke zijde van de stoel. Beide zijn daglicht-radars, die overdag goed af te lezen zijn. Er zijn twee Quod plotters. Op de bakboordplotter stonden de koersen die ik wilde varen. Wij krijgen twee à drie maal per jaar updates van de TWX 22 elektronische zeekaart. Er wordt hetzelfde weergegeven als op een papieren zeekaart. Op de stuurboordradar wordt ook de zeekaart weergegeven. Beide radars werkten goed. Er was ook een papieren zeekaart op de brug.

Voordat ik van de brug afging, had ik met hem afgesproken dat hij mij met de bel zou waarschuwen als we het verkeersscheidingsstelsel zouden inlopen. Ik had hem ook verteld mij te waarschuwen als er wat aan de hand was. Daarna ging ik eten. Toen ik de brug verliet stond het wachalarm aan. Ik ben binnendoor naar de brug gelopen; dat kan je van buitenaf niet zien. Je kan ook buitenom op de brug komen, hetgeen wel van buitenaf te zien is. Het is niet mogelijk dat iemand op het andere

schip vlak na de aanvaring iemand van ons aan boord van het voorschip naar de brug heeft zien lopen. Ik teken voor u een indeling van het schip, met name van de opbouw.

Baarssen had gekookt aan boord. Iedereen eet tegelijk. Dan is er één wachtsman op de brug. Ik heb beneden het andere schip niet zien aankomen. Dat is onmogelijk vanuit de messroom. In de messroom heb ik ook niet gemerkt dat Baarssen een koersverandering heeft uitgevoerd.

Ik rende naar boven toen de bel ging; hij had één keer gebeld. Ik vermoedde toen al dat er iets niet in orde zou zijn; ik weet niet waarom ik dat dacht.

In de stoel op de brug heb je goed zicht rondom. De bel zit bij de kaartentafel, achter op de brug, tegen de achterwand. Je moet van de stoel af om op de bel te kunnen drukken. Toen ik op de brug kwam, stond de stagiair voor op de brug. Toen ik naar buiten keek, zag ik een zwarte muur. De stagiair had de motor al op achteruit gezet. Ik zette de besturing op handbediening en gaf nog bakboordroer, maar omdat de motor al op achteruit stond, werkte het roer niet meer. Wij hebben een vaste, links draaiende schroef.

Iedereen was wakker tijdens de aanvaring, wij hebben het andere schip midscheeps geraakt. Na de aanvaring kwamen de vier andere bemanningsleden naar de brug. Ik heb geen geluidssignalen van de "Sporades" gehoord, ook de anderen niet. Ik toon u in de zeekaart waar de aanvaring plaatsvond. De aanvaring vond plaats terwijl wij nog een behoorlijke vaart liepen.

Baarssen heeft het andere schip pas op het allerlaatste moment gezien. Hij was compleet van slag na de aanvaring. Ik heb hem toen gezegd, dat hij naar zijn kooi kon. Ik heb niet veel met hem over de aanvaring gesproken. Na de aanvaring hebben wij niet over de Raad voor de Scheepvaart gesproken. Daar wordt in visserijkringen nooit over gesproken. Ik heb hem niet duidelijk gevraagd waar hij mee bezig was geweest. Later heeft hij verteld dat hij met de fax bezig was geweest. De fax staat aan bakboord. De besomming is een erg lange fax, het lezen daarvan kan enige tijd in beslag nemen.

Vlak na de aanvaring kon ik geen contact krijgen met de "Sporades". De rubberboot van de "Telco Reliever" heeft de "Sporades" gevolgd, om de naam op te nemen. Later hebben wij in een radarsimulator de aanvaring nagedaan; Baarssen was daar niet bij.

Dit jaar heeft Baarssen drie weken met zijn vader, drie weken met zijn broer en drie weken met mij gevaren. Hij heeft dit jaar niet zelfstandig wacht bij mij gelopen, hij loopt wel samen met mij de wacht.

Wij hebben geen onbeperkt vaargebied. Wij voeren circa 100 à 150 mijl uit de Britse kust.

Het schip is in Engeland geregistreerd. Het schip komt tweemaal per jaar in Engeland. Ik ben niet bekend met de Engelse bemannings- en wachtvoorschriften. Ten tijde van de aanvaring waren de diploma's van de Nederlandse bemanningsleden nog niet aan de bevoegde Britse autoriteiten voorgelegd. Men is al jaren bezig dit administratief te regelen. De Engelsman had Class II. Ik weet dat er één class I aan boord had moeten zijn. Ik weet niet dat ik op de hoogte moet zijn van de Engelse wetgeving met betrekking tot Engelse schepen.

## U 26

Ik ben bekend dat in het algemeen niet naar bakboord mag worden uitgeweken.

Stagiair P. Baarssen:

Ik heb nu SW 6, ik heb nog één jaar te gaan voordat ik het diploma SW 5 heb. Ik had eerder gevaren bij mijn vader en schipper De Boer. Ik had bij mijn vader ook stomende zelfstandig wacht gelopen. Dit was de eerste keer dat ik stomend wacht liep aan boord van de "Osprey II". Ik ben in staat een peiling te nemen. Er lagen drie schepen aan stuurboord voor ons. Deze heb ik met het oog gezien, ik heb ze niet op de radar gevolgd. Ik was destijds bezig met het diploma radarwaarnemer, ik heb dit diploma nu. Op de plotter wordt hetzelfde weergegeven als wat in een papieren zeekaart staat.

Iedereen zat beneden te eten, alleen ik was op de brug. Ik eet altijd nadat de anderen hebben gegeten. Er is altijd iemand op de brug tijdens het eten. Ik vind dat Meindert de wacht goed aan mij heeft overgedragen. In de stoel zittende, is er goed uitzicht naar buiten. Ik weet dat het gevaar voor ons van stuurboord komt.

Om het wachalarm uit te zetten moet je uit de stoel komen. Het staat ingesteld op vijf à zes minuten. Ik weet niet of er een raam open was op de brug. Er stond geen radio aan.

Ik ben in de stoel gaan zitten, daarna ben ik uit de stoel gekomen om in de elektronische zeekaart te kijken. Ik heb ook nog één keer op de radar gekeken. Ik heb alleen aan het begin van de wacht op de radar gekeken, later niet meer. Ik heb ook naar stuurboord naar buiten gekeken. Ik heb ook nog op de fax gekeken. De fax staat bakboord achter; om deze te lezen moet je uit de stoel. Ik heb aan het begin van de wacht de fax gelezen, dat duurde zo'n vijf à tien minuten. Net voor de aanvaring ben ik nog naar het toilet gegaan om wat toiletpapier te halen, omdat ik erg verkouden was. Ik ben alles bij elkaar tien minuten met andere zaken bezig geweest, ik ben verder niet van de brug geweest.

De VHF stond vol bij op kanaal 16. Ik heb niets op de VHF gehoord, ik heb ook geen fluit gehoord.

Ik had met de schipper afgesproken, dat ik hem met de bel zou waarschuwen als we in het verkeersscheidingsstelsel zouden komen. Er is een intercom aan boord, deze wordt zelden gebruikt. Ik heb de intercom ook niet gebruikt.

Ik zag op de plotter dat wij het verkeersscheidingsstelsel naderden. Ik zag ook op de klok dat het tijd was om te waarschuwen. Om op de klok te kijken moet je uit de stoel komen, ik heb om circa 13.45 uur op de klok gekeken. Ik had al op de bel gedrukt voordat ik het andere schip zag.

Toen ik het schip had gezien, belde ik nog een keer. Dat was vlak na de eerste keer. De bel is overal aan boord goed hoorbaar.

De schipper kwam via de binnendeur op de brug. Tijdens de aanvaring waren alleen Meindert en ik op de brug. Daarna kwamen de andere vier bemanningsleden die zaten te eten op de brug. De aanvaring was even voor twee uur. Ik kan mij niet herinneren wat onze positie was vlak voor de aanvaring.

Het kan niet dat iemand op de "Sporades" iemand van ons van het voordek naar de brug heeft zien lopen, omdat wij altijd de binnendeur gebruiken. Niemand is buitenom naar de brug gekomen, die deur is in het algemeen op slot.

Ik heb de motor op achteruit gezet en ik heb ook nog aan de stuurautomaat gedraaid.

Ik ben na de aanvaring nog circa tien minuten op de brug geweest, daarna ben ik beneden gaan opruimen.

Ik loop nu nog steeds niet zelfstandig stoomwacht bij Meindert, ik loop samen met hem de wacht op de brug. Ik weet dat je geen wacht mag lopen als je niet gecertificeerd bent.

Ik heb geen verklaring, waarom ik het schip niet heb gezien.

Ik weet niet of de navigatielichten aan waren, het was overdag. Volgens mij waren deze niet aan.

Na de aanvaring heb ik wel in het kort over de aanvaring gesproken. Ik heb hen hetzelfde verteld, wat ik u nu heb verteld.

#### 4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 14 augustus 2000 vond er een aanvaring plaats tussen het Engelse vissersschip "Osprey II" met vismerk PD 47 en de Griekse tanker "Sporades". Hoewel de Osprey II onder Engelse vlag voer, had alleen één bemanningslid de Britse nationaliteit en de rest van de bemanning had de Nederlandse nationaliteit.

De PD 47 stoomde naar de visgronden rond de 55° Nb met een voorliggende koers van 325 graden met een snelheid van ongeveer 13 mijl per uur, toen omstreeks 14.00 uur de aanvaring plaats vond op de Noordzee in positie 54° 54' 52" Nb en 004° 04' 8,5" Ol. Het was goed weer met een windkracht van 2 à 3 Beaufort.

Rond 13.30 uur verliet schipper De Boer de brug om te gaan eten en liet stagiair Baarsen op de brug met de opdracht om hem te roepen voordat de diepwater route Tss West Friesland gekruist moest worden.

Rond 14.00 uur werd de schipper door de stagiair geroepen om naar de brug te komen. Toen de schipper op de brug arriveerde, trof hij de stagiair naast de telegraaf aan welke hij op vol achteruit had gezet om een aanvaring te voorkomen. De schipper heeft toen snel het roer op handbediening gezet en probeerde door bakboorduit te gaan een aanvaring te voorkomen. Dit mocht niet meer baten en de tanker werd midscheeps geraakt door het voorschip van PD 47.

Volgens de verklaring van de stagiair had hij de tanker pas heel laat gezien over stuurboord.

Zoals voorgeschreven in de Collision regulation 1972 (Colreg 72) artikel 15 en 16 had de PD 47 moeten uitwijken.

De "Sporades" had volgens Colreg 72 artikel 17.a ook moeten helpen om een aanvaring te voorkomen.

Uit het rapport opgemaakt door de rivierpolitie bleek dat de tanker "Sporades" op VHF-kanaal 16 de PD 47 regelmatig heeft proberen aan te roepen maar kreeg geen gehoor.

Dat de schade beperkt bleef tot het materiële was meer geluk dan wijsheid.

Volgens de Colreg 72 artikel 5 had er goed uitkijk gehouden moeten worden.

Volgens de U.K. merchant shipping act (fishing vessels) uit 84/95 part. IV artikel II.2, heeft de schipper verzuimd om zich te laten aflossen door een gekwalificeerde bemanningslid.

De schipper was niet bekend met de U.K. merchant shipping act (fishing vessels) uit 84/95, en was niet in het bezit van een Engels vaarbevoegdheidsbewijs.

## U 26

Het is van belang dat de verantwoordelijke bemanningsleden bekend zijn met de relevante nationale wetgeving van het land waar het schip geregistreerd is.

De stagiair heeft onbevoegd wacht gelopen en heeft op het moment dat hij op de brug wacht liep geen goede uitkijk gehouden. Hij heeft geen goed gebruik gemaakt van de hulpmiddelen die tot zijn beschikking stonden zoals radar, VHF en de scheepshoorn voor het geven van geluidsseinen.

Samenvattend: het getuigt niet van goed zeemanschap en is in strijd met de regels opgenomen in de Colreg 1972 en de U.K merchant shipping act (fishing vessels) dat de schipper op zo'n kritiek moment de wacht overgaf aan een ongecertificeerde bemanningslid.

De schipper heeft hierdoor onnodig de veiligheid van de bemanning, het mariene milieu en het schip in gevaar gebracht.

### 5. Het oordeel van de Raad

#### **Toedracht**

De met een Nederlandse bemanning onder Britse vlag varende kotter "Osprey II" PD 47 was op maandag 14 augustus 2000 om circa 08.30 uur uit Harlingen vertrokken om op de Noordzee rond 55° Nb te gaan vissen. Het was rustig zonnig weer, windkracht 3 Bft. en goed zicht, tenminste 6 mijl. Na het passeren van de uiterton van het Stortemelk werd door de schipper, die zelf de wacht op de brug liep, eerst een half uur noord gestuurd en vervolgens een koers van 325°. Er werd volle kracht gevaren, circa 13 knopen. Er werd gestuurd op de autopilot en genavigeerd op de plotter met behulp van DGPS. Beide radars stonden bij, op 6 respectievelijk 12 mijlbereik en de marifoons op kanaal 16 en P1. Het wachtalarm stond bij.

Om circa 13.30 uur bevond de "Osprey II" PD 47 zich volgens de schipper in de scheidingszone van het verkeersscheidingsstelsel West Friesland op een afstand van circa 7 mijl van de zuidwest gaande verkeersbaan in positie 53° 49',12 N en 004°-13',01 E . Om te gaan eten liet de schipper zich aflossen door zijn achterneef, die als stagiair meevoer. Deze was in opleiding voor het diploma SW 5, zat circa 8 weken aan boord en had eerder circa 20 weken bij zijn vader gevaren, ook in de boomkorvisserij. Hij deed aan boord dienst als kok, draaide mee aan dek en liep overdag met de schipper mee op de brug, waarbij hij deze wel eens afloste voor een half uurtje als de schipper moest eten. Dit was altijd tijdens het vissen geweest, nooit eerder stomende. Bij zijn vader aan boord had de stagiair wel stomende afgelost tijdens het eten.

De schipper wees de stagiair op de koers, zei dat hij hem bij bijzonderheden moest waarschuwen en hem over circa een half uurtje moest roepen voor ze de zuidwestgaande verkeersbaan zouden invaren, zodat de schipper weer boven was als ze de verkeersbaan gingen oversteken. Er waren op dat moment geen andere schepen in zicht dan 3 meeliggende kotters op circa 6 mijl vooruit en, zuid van de "Osprey II" PD 47, twee eveneens meeliggende kotters op circa 3 mijl afstand.

De stagiair verklaarde dat hij een rondje over de brug had gemaakt, op de radar had gekeken, enige tijd op de zich aan bakboord op de brug bevindende fax had gekeken waar de besommingen van de vorige week waren binnengekomen, het wachtalarm een aantal malen had uitgedrukt en in de stuurstoel had gezeten. Hij had ook naar



buiten gekeken en had geen andere schepen in de buurt gezien. Om 13.45 uur was hij even uit de stoel gekomen om te kijken hoe laat het was. Hij was verkouden en was op een gegeven moment naar het toilet achter op de brug gegaan om toiletpapier te pakken voor zijn neus. Daarna had hij op de kaart en op de plotter gekeken. Op de klok zag hij dat het tijd was om de schipper te waarschuwen en hij drukte op het daarvoor bestemde knopje aan de kaartentafel achter op de brug. Toen hij zich omdraaide, zag hij plotseling over stuurboord tot zijn schrik vlakbij een groot schip. Na nogmaals op het knopje te hebben gedrukt, rende hij naar voren, gaf de stuurautomaat een draai naar bakboord, zette de motor op stop en vervolgens volle kracht achteruit. Hij had geen verklaring voor het feit dat hij de tanker niet eerder had gezien.

De schipper was wat langer dan zijn bedoeling was beneden gebleven en toen hij vanaf de brug het signaal hoorde, rende hij naar boven. Daar zag hij de stagiair naast de reguleur staan en over stuurboord zag hij een grote zwarte muur, hetgeen de bakboordzijde van een tanker was. Hij zette het roer op handbediening en probeerde nog naar bakboord te draaien om mee te gaan liggen, doch dat lukte niet, het schip luisterde niet meer naar het roer, omdat de reguleur door de stagiair reeds op vol achteruit was gezet. Hij waarschuwde de stagiair nog om zich schrap te zetten waarna even later de klap van de aanvaring volgde. De "Osprey II" PD 47 raakte het andere schip onder een nagenoeg rechte hoek achter de midscheeps.

Na de aanvaring heeft de schipper het andere schip opgeroepen op kanaal 16, maar hij kreeg aanvankelijk geen antwoord. Volgens zijn waarneming bleef de tanker aanvankelijk gewoon doorvaren. De naam van de tanker had men aan boord van de "Osprey II" PD 47 niet gezien. Wel kreeg de schipper contact op de VHF met een nabijliggend boorplatform en het hierbij behorende standby-schip, voordat hij uiteindelijk met de tanker verbinding kreeg. Het was de Griekse tanker "Sporades". Nadat de gegevens waren uitgewisseld en de Kustwacht was ingelicht, voer de "Osprey II" PD 47 door naar Harlingen en de bijgedraaide "Sporades" zette koers naar Rotterdam voor reparatie.

De "Osprey II" PD 47 had flinke schade aan de neus, die enkele meters was afgeplat.

De "Sporades" meerde de volgende ochtend om circa 08.00 uur op de boei in Europoort. Door een Port State Control ambtenaar van Scheepvaartinspectie werd de kapitein gehoord. De "Sporades" had twee gaten in de huid aan bakboordzijde circa 3,5 meter boven de waterlijn en werd aangehouden. Het schip werd in Vlissingen van 18 tot 28 augustus 2000 gerepareerd. Reparatiekosten circa f 223.000,-. Tegenover de PSC ambtenaar verklaarde de kapitein dat de "Sporades" op 14 augustus om circa 13.00 uur bij de Friesland Junction koers was veranderd naar 232° rechtwijzend en dat de vaart van het schip circa 12½ knopen was. Het schip voer in het verkeersscheidingsstelsel West Friesland. De tweede stuurman had de wacht en er stond een roerganger op post. Dit was gebruikelijk in nauwe vaarwateren. Alle apparatuur werkte naar behoren en de kapitein was zelf ook op de brug. Om circa 13.10 uur werden volgens de kapitein vooruit een drietal vissersvaartuigen waargenomen die de verkeersbaan kruisten op een koers van circa 320°. Achter deze schepen aan voer een vierde vissersvaartuig dat voor de "Sporades" een gevaarlijke koers stuurde. Er werd getracht contact te verkrijgen over de VHF, echter zonder

resultaat. Tevens had de kapitein fluitsignalen gegeven. Er werd echter geen reactie van het vissersvaartuig waargenomen. Toen een aanvaring niet meer te vermijden was, had de kapitein hard stuurboord roer gegeven. Bakboorduit ging niet volgens hem vanwege een olieplatform en het gevaar dat het vissersvaartuig op het allerlaatst koers zou veranderen. Een aanvaring vond plaats en de kapitein haalde de vaart uit de "Sporades" door vol achteruit te geven.

Na de aanvaring had de kapitein contact opgenomen met het vissersvaartuig, waren gegevens uitgewisseld, had hij vernomen dat er geen gewonden waren aan boord van de "Osprey II" PD 47 en dat de schade aan het voorschip zodanig was dat het vissersvaartuig "Osprey II" PD 47 verder kon varen.

Door de advocaat van de "Sporades" werden een aantal stukken aan de Raad toegezonden, waaronder een kopie van de koersrecorder en de machinekamerorder-recorder, een uittreksel uit het brug- en machinekamerlogboek van het schip en een niet ondertekende verklaring van de kapitein omtrent het gebeurde.

Deze stukken vermelden onder andere: dat de aanvaring om 13.48 uur plaatsvond, het vissersvaartuig eerst op radar/Arpa en vervolgens ook visueel op circa 2½ à 3½ mijl afstand, circa 30° à 40° over bakboord werd gezien op een gevaarlijke koers, dat het vissersvaartuig niet vissend was, dat de kapitein omstreeks die tijd over de VHF op kanaal 16 het vissersvaartuig meerdere malen had opgeroepen met woorden van de strekking : "fishing vessel crossing West Friesland Traffic Separation Scheme on a northwesterly course", dat er geen antwoord was gekomen, de kapitein vervolgens enige tijd op de fluit vijf korte stoten gevolgd door een lange stoot had gegeven, het vissersvaartuig hierop niet reageerde, de kapitein de boeg van de "Sporades" vervolgens naar stuurboord heeft doen afdraaien om het vissersvaartuig niet te overvaren, gevolgd door hard bakboord om het achterschip weg te draaien. De wachtdoende tweede stuurman had kort na de aanvaring aan boord van het vissersvaartuig over bakboord een man naar het stuurhuis zien rennen, hij had deze man ook door de ramen van het vissersvaartuig gezien en verder had hij niemand anders gezien.

### **Beschouwing**

De "Osprey II" PD 47 was uitwijkplichtig, doch bleef blindelings een ramkoers voorliggen op de met circa 60.000 ton olie geladen tanker "Sporades". De kapitein van de tanker zag dat de visser recht onder zijn voorschip stuurde en wist door op het laatste moment hard stuurboorduit te draaien te voorkomen dat hij over het vissersvaartuig heen voer, waarna de "Osprey II" PD 47 de tanker vol in de brede bakboordzij ramde. Een ramp als in 1994, toen het vissersvaartuig "Larissa" door een bulkcarrier werd overvaren, waarbij alle opvarenden van het vissersvaartuig omkwamen, werd hierdoor dankzij het handelen van de tankerkapitein ternauwernood voorkomen.

De met betrekking tot de oorzaak van belang zijnde aspecten bij deze ramp zijn door de Raad achtereenvolgend onderzocht.

*De aanvaring*

De "Osprey II" PD 47 was stromende op een koers van circa 320° met een vaart van circa 13 knopen. De "Sporades" naderde over stuurboord in een voorlijke sector op een koers van circa 232° en een vaart van circa 12½ knopen. In die situatie was de "Osprey II" PD 47 uitwijkplichtig, doch het vissersvaartuig ondernam geen enkele uitwijkmaatregel. De reden was dat, ondanks het mooie weer en goede zicht, aan boord van de "Osprey II" PD 47 de over stuurboord naderende tanker met een lengte van 232 meter eenvoudigweg niet werd gezien. Als hij de tanker had gezien was hij wel uit de weg gegaan, verklaarde de zich volgens de verklaringen alleen op de brug bevindende stagiair. Volgens de schipper en de stagiair vond de aanvaring plaats om circa 14.00 uur.

Aan boord van de "Sporades" was het op een gevaarlijke koers liggende vissersvaartuig tijdig opgemerkt. Eerst op de radar, waarbij de Arpa een CPA van vrijwel nul had gegeven. Vervolgens had de kapitein het vissersvaartuig, de latere "Osprey II" PD 47, in zicht gekregen op 2½ à 3½ mijl. Met de kijker werd vastgesteld dat het vissersvaartuig niet vissende was en werd het vissersvaartuig opgeroepen op kanaal 16. Helaas in algemene bewoordingen en zonder gebruikmaking van de boegletters PD 47, die toch op die afstand met de kijker te zien moeten zijn geweest. Ook werden fluitsignalen gegeven; deze waren aan boord van de "Osprey II" PD 47 niet gehoord.

De Raad is van oordeel dat de kapitein van de "Sporades" weinig anders had kunnen handelen dan hij heeft gedaan. Het in dit geval uitwijkplichtige vissersvaartuig kan door zijn afmetingen en grote manoeuvreerbaarheid tot op korte afstand nog uitwijken. Het moment waarop een aanvaring door het vissersvaartuig alleen niet meer zou zijn te voorkomen, ligt derhalve dicht bij de tanker, die op een dergelijke kleine afstand weinig meer kan doen.

In dit geval heeft de kapitein van de "Sporades" naar het oordeel van de Raad goed gehandeld toen hij op het laatste moment, toen hij zag dat het vissersvaartuig niet week en onder de boeg dreigde te komen, hard stuurboord gaf om overvaren van het vissersvaartuig te voorkomen.

De kapitein van de "Sporades" had kunnen overwegen om, toen het vissersvaartuig op 2½ à 3½ mijl afstand zat, en het vissersvaartuig nog geen passende maatregelen had genomen om een aanvaringssituatie te vermijden, zelf stuurboorduit te gaan teneinde de dreigende aanvaringssituatie te vermijden. Een dergelijke manoeuvre die volgens de voorschriften toegestaan was, was echter niet verplicht. Gelet op het feit dat vissers de zeemanschappelijk slechte gewoonte hebben om pas op korte afstand uit te wijken, hij in een ter plaatse niet al te brede verkeersbaan voer, waarvan het kruisen door andere schepen voorzover uitvoerbaar diende te worden vermeden, is het begrijpelijk dat hij niet op die afstand stuurboorduit is gegaan.

De aanvaring vond volgens de kapitein van de "Sporades" plaats om 13.48 uur, hetgeen tevens uit de diverse uittreksels van logboeken blijkt. De Raad constateert dat dit niet in overeenstemming is met de door de schipper en stagiair van de "Osprey II" PD 47 aangegeven tijd van circa 14.00 uur.

## U 26

De oorzaak van de aanvaring is dat de "Osprey II" PD 47 uitwijkplichtig was, doch niet is uitgeweken.

### *De brugbezetting*

De "Osprey II" PD 47 was niet bemand als vereist in de Engelse voorschriften. De schipper had geen "Class 1 Certificate", terwijl dezelfde voorschriften verbieden dat de wacht wordt toevertrouwd aan iemand, in dit geval de stagiair, zonder een voldoende certificaat.

Het is de bevoegdheid van de Scheepvaartinspectie om de Engelse collega's hierover in te lichten.

Ook volgens de Nederlandse wet had de stagiair niet op de brug van een Nederlands vissersvaartuig mogen lopen wegens het ontbreken van het daarvoor vereiste diploma dan wel het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee, S VII. Naast het schooldiploma is voor het laatste bewijs van bekendheid ook een vaartijd van minimaal 18 maanden vereist. Omdat hij nog geen 18 jaar was, mocht hij ingevolge artikel 288 van het Vissersvaartuigenbesluit formeel ook niet als scheepsgezel aan dek de zeewacht meelopen.

In het oordeel van de Raad heeft een schipper, die een onbevoegde wachtsman alleen de wacht op de brug laat lopen, schuld aan een scheepsramp als deze het gevolg van niet uitkijken van zo'n wachtsman is.

De enkele verklaring van de stuurman van de "Sporades" is voor de Raad onvoldoende om aan te nemen dat de brug van de "Osprey II" PD 47 niet was bemand als door de schipper en de stagiair aangegeven. Hiervan wordt derhalve in het verdere onderzoek uitgegaan.

De Raad wijst nog wel op een aantal tegenstrijdigheden, te weten de tijd van de aanvaring en de omstandigheid dat de schipper naar boven rende, terwijl hij toch gewoon door middel van de drukknop, zoals afgesproken, was gewaarschuwd. Bovenal verwondert het de Raad dat de stagiair een half uur op de brug zou hebben rondgelopen zonder ook maar op enigerlei wijze de veilige vaart van het vissersvaartuig te hebben gecontroleerd. Als hij op de radar had gekeken had hij de toch niet al te kleine echo van de naderende tanker moeten zien, terwijl ook van hem verwacht had mogen worden in een half uur toch enkele malen naar buiten en in het bijzonder over stuurboord te hebben gekeken. Het komt de Raad wonderlijk voor dat hij daarbij de grote tanker niet heeft gezien.

### *De stagiair*

De stagiair was ten tijde van de ramp 17 jaar oud, zat op de visserijschool en liep in zijn vakantie stage. In dit geval aan boord van het vissersvaartuig "Osprey II" PD 47. Hij was een achterneef van de schipper. Een jaar eerder had hij circa 20 weken aan boord bij zijn vader gevaren. Op school had hij, zo verklaarde hij, examen gedaan in de aanvaringsbepalingen en had ook de delen zeevaartkunde, zeemanschap en Engels gehaald. Hij was aan boord als kok en liep mee aan dek bij de werkzaamheden. Overdag liep hij met de schipper mee. Hij verklaarde dat hij alle apparatuur kon bedienen.

Hij gaf aan dat hij een keer op de radar had gekeken en ook naar buiten. Kennelijk onvoldoende om op de radar of visueel de grote naderende tanker te zien. De

conclusie kan dan ook niet anders zijn dan dat hij niet goed heeft uitgekeken. Zijn zeer geringe ervaring heeft ontegenzeggelijk een rol gespeeld bij het niet regelmatig kijken op de radar en het interpreteren van het radarbeeld, alsmede het niet routinematig en bewust naar buiten kijken. Het uitzicht vanaf de brug was goed en werd vrijwel niet belemmerd door raamstijlen noch door andere obstakels. Omdat de stagiair verkouden was, ging hij kort voor de aanvaring naar het toilet om papier voor zijn neus te pakken. Het is aannemelijk dat hij voorafgaand niet eerst goed heeft uitgekeken of dat wel kon. Toen hij terugkwam van het toilet zag hij op de klok dat het halve uur om was en drukte op de waarschuwingsbel voor de schipper. Op dat moment zag hij, toen hij zich omdraaide, over stuurboord en dichtbij de tanker.

De Raad is van oordeel dat schippers de nodige voorzichtigheid moeten betrachten om jonge wachtslieden te belasten met taken waar ze gezien opleiding en ervaring nog niet geschikt voor zijn en die ze nog niet aankunnen, mede omdat ze de vereiste diploma's nog niet bezitten.

#### *De VHF*

De kapitein van de "Sporades" gaf aan dat hij vanaf circa 2½ à 3½ mijl afstand enige tijd had opgeroepen op kanaal 16 zonder antwoord te krijgen. De stagiair verklaarde niets op de VHF te hebben gehoord toen hij op de brug was. Dat er in het verkeersscheidingsstelsel op de Noordzee een half uur lang geen verkeer op kanaal 16 zou zijn geweest, klinkt bemoedigend met het oog op de gespreksdiscipline, doch acht de Raad niet erg aannemelijk. Na de aanvaring lukte het niet direct om op kanaal 16 in verbinding te komen, alhoewel beide schepen aangaven bezet te zijn geweest en opgeroepen te hebben op dit kanaal.

De Raad concludeert dat of aan boord van de tanker VHF kanaal 16 niet goed stond of te ver was dichtgedraaid, of aan boord van het vissersvaartuig, en wijst op het belang van het goed afgestemd staan en voldoende openstaan van kanaal 16.

De oproep dient zo gericht en duidelijk mogelijk te zijn, bij voorkeur met de naam van het schip of een zo goed mogelijke (relatieve) positie aanduiding. In dit geval werd het "fishing vessel crossing the West Friesland TSS on a northwesterly course" opgeroepen, hetgeen op dat moment op 6 vissersvaartuigen betrekking kon hebben. Er zaten immers 3 vissersvaartuigen vooruit en 2 om de zuid, allen op een noordwestelijke koers.

#### *Conclusie*

Dat de "Osprey II" PD 47 niet werd overvaren, er uiteindelijk alleen materiële schade ontstond, dankt de bemanning van het vissersvaartuig aan de tankerkapitein, die op het allerlaatst zijn schip nog stuurboorduit heeft doen draaien. Zelf voer men aan boord van het vissersvaartuig, min of meer blind, bijna zijn ondergang tegemoet. De Raad hoopt dat de visserijgemeenschap uit deze ramp lering trekt.

De oorzaak was dat de niet gediplomeerde wachtsman, een stagiair van 17 jaar, alleen op de brug van de "Osprey II" PD 47 de wacht liep, niet goed uitkeek en bij helder zicht de naderende grote tanker over stuurboord niet opmerkte, noch op de radar noch visueel, dientengevolge niet uitweek, terwijl de "Osprey II" PD 47 uitwijkplichtig was. De stagiair had gezien zijn jonge leeftijd en geringe ervaring er niet mogen staan.

## U 26

Gelet hierop maar ook volgens de voorschriften had de schipper de stagiair niet alleen de wacht op de brug mogen laten lopen. De schipper heeft hierdoor ook schuld aan deze ramp. Hij heeft zijn schip en bemanning hierdoor aan ernstig gevaar blootgesteld.

### **Leringen**

1. Door een wachtsman van 17 jaar zonder diploma en/of voldoende ervaring alleen op de brug te laten lopen, werd het vissersvaartuig ernstig in gevaar gebracht en werd het bijna overvaren.
2. Het houden van een goede uitkijk vraagt kennis en ervaring.
3. Een VHF-oproep dient duidelijk en zo gericht mogelijk te zijn, met bij voorkeur de naam van het opgeroepen schip of in dit geval het boegnummer van het vissersvaartuig.
4. Indien een klein schip als een vissersvaartuig voor een groot schip moet uitwijken, is het van belang om dit tijdig te doen.

### **Aanbeveling**

Jonge en onervaren wachtslieden niet lichtvaardig de wacht alleen op de brug toevertrouwen, en zeker niet als het daarvoor vereiste diploma ontbreekt.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, P.S.W. Haseloop en H. Bais, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 30 november 2001.

(get.) D. Roemers, D.J. Pimentel