

## Nr. 29

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring van het Nederlandse vissersvaartuig "Prins Willem" UK 226, vissende op de Noordzee, met het Duitse vissersvaartuig "Marijtje" SC 25.

Betrokkene: schipper S.K. van Slooten ("Prins Willem" UK 226)

Op 13 juli 2000 is het Nederlandse vissersvaartuig "Prins Willem" UK 226, vissende op de Noordzee, in aanvaring gekomen met het Duitse vissersvaartuig "Marijtje" SC 25.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 2001 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp is te wijten aan de schuld van de schipper van het Nederlandse vvtg. "Prins Willem" UK 226, Sijmen K. van Slooten, wonende te Urk.

### *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 Nederlandse vvtg. "Prins Willem" UK 226;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper S.K. van Slooten van het vvtg. "Prins Willem" UK 226;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van machinist M. Hartman van het vvtg. "Prins Willem" UK 226;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van wachtsman M. de Boer van het Duitse vvtg. "Marijtje" SC 25;
5. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van schipper J. Nentjes van het Duitse vvtg. "Marijtje" SC 25;
6. een fotokopie van een situatieschets van de aanvaring;
7. een fotokopie van een Inspectierapport, opgemaakt d.d. 13 juli 2000, door de Scheepvaartinspectie;
8. een fotoreportage van twintig kleuren foto's van de vissersvaartuigen "Prins Willem" UK 226 en "Marijtje" SC 25;

## U 29

9. een fotokopie van een proces-verbaal van het Korps Landelijke Politiediensten, Divisie Mobiliteit, Waterpolitie, Afdeling IJmond, Groep Den Helder, nr. 2000013089-1, opgemaakt en gesloten op 18 augustus 2000, met bijlagen.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 28 september 2001. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

De betrokkene S.K. van Slooten werd bijgestaan door zijn raadsman mr. H. van der Wiel, advocaat te Rotterdam.

De Raad hoorde schipper S.K. van Slooten van het vvtg. "Prins Willem" UK 226, als betrokkene. Voorts hoorde de Raad wachtsman M. de Boer en schipper J. Nentjes, beiden van het vvtg. "Marijtje" SC 25, als getuigen.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 7 juni 2001 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren, hetgeen hij dienstig achtte. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkene en zijn raadsman is het recht gelaten het laatst te spreken.

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

### **A. De schepen**

De "Prins Willem" UK 226 is een Nederlandse viskotter, toebehorend aan de heer A. van Slooten te Urk. Het schip is in 1982 gebouwd, is 35,82 meter lang, meet 452 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1655 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, twee radars, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, GPS en elektronische plotters.

Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De diepgang bedroeg voor 4,50 meter en achter 5,30 meter. De lading bestond uit kisten vis.

De "Marijtje" SC 25 is een Duits vissersvaartuig, toebehorend aan Seefischereibetrieb SC 25 GmbH te Kiel, Duitsland. Het schip is in 1991 gebouwd, is 28,30 meter lang, meet bruto 267 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 710 kW.

Het schip is onder meer uitgerust met automatische stuurinrichting, VHF, GPS, elektronische plotter en twee radars. Ten tijde van de aanvaring bestond de bemanning in totaal uit vijf personen met de Nederlandse nationaliteit. De diepgang bedroeg voor 3,20 meter en achter circa 4,50 meter. De lading bestond uit kisten vis.

## B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper S.K. van Slooten ("Prins Willem" UK 226):

Ik heb sinds 1987 gevaren op schepen in de boomkorvisserij. Ik bezit het diploma SW V en ik ben sinds een jaar schipper op de UK 226. Ik ben tevens mede-eigenaar. Wij vertrokken op maandag 10 juli 2000 uit Harlingen om met de boomkorren te vissen. Wij visten zonder problemen op de visgronden bezuiden de P2 tot aan donderdagmorgen 13 juli. Op deze dag werd er te 03.00 uur gehaald. Het weer was vrij goed, de wind was NW, kracht 3 Bft., af en toe regenbuien, tussen de buien door was het helder zicht.

Wij begonnen te 03.20 uur aan een nieuwe trek en ik deed zelf de wacht op de brug. De bemanning was werkzaam aan dek, met de dekverlichting brandend. Ik stuurde op de automaat, de koers was 330° op de gyro. Ik draaide volle kracht, 960 toeren per minuut. Dat geeft een vaart van circa 6,5 mijl per uur door het water. Ik had de marifoon bij op kanaal 16 en 11 voor onderlinge gesprekken. De radar stond aan op een bereik van 6 mijl, gestabiliseerd met noord boven. De positie werd bijgehouden op de MaxSea navigatiecomputer en op de radar. Ik had één raam open, de lier stond stil. De vislichten stonden aan. Schuin achter ons aan stuurboord voer de UK 225. Verder had ik eerder op de radar recht vooruit ongeveer vijf andere kotters gezien, op meer dan vijf mijl afstand.

Plotseling zag ik recht vooruit navigatielichten. Ik had na het begin van de trek nog niet op de radar gekeken, ik had eerst nog wat opgeschreven. Het schip lag recht op me aan, het zat iets aan stuurboord, 5 á 10 graden. Ik nam direct de kracht van de schroef en gaf daarna vol achteruit. Het duurde enige tijd voordat wij achteruit sloegen, dit is geprogrammeerd en kan niet door ons veranderd worden. Door het achteruitslaan draaide de kop iets naar stuurboord. Er volgde een aanvaring, bakboord op bakboord, zie bijgaande schets. Wij lagen gestopt op het moment van de aanvaring, de vistuigen remmen zeer snel af. Wij raakten zijn voortui, dat knapte en zijn giek sloeg naar achter. Hierdoor kreeg hij enige slagzij over stuurboord. Onze giek sloeg tegen zijn portaalmast, waardoor de bakboordspoot knikte, ging vervolgens over de brug en raakte de schoorsteen met mast. Vervolgens bleef onze giek hangen aan zijn achterportaalmast, waardoor onze kop bakboord werd uitgetrokken. Hierdoor kregen wij slagzij over stuurboord, waardoor de bakboordgiek over ging en tegen de schoorsteen sloeg. Onze voortui bleef nog haken achter zijn kraantje van de hulpverleningsboot en schoot toen los, waarna wij vrij van elkaar kwamen. Ik sloeg nog steeds achteruit. Van het andere schip, de SC 25 heb ik geen boeggolf gezien, maar op het moment van de aanvaring draaide hij nog volaan vooruit, ik kon dat horen aan het geluid van zijn motor. Direct daarna zag ik iemand, waarschijnlijk de wachtsman, de brug uitkomen. Wij hebben na het begin van de trek ongeveer tien minuten gevaren, ik schat daarom het tijdstip van de aanvaring op 03.30 uur, de positie was 54° 16',00 Nb. en 004° 33',40 Ol., vastgesteld met behulp van de elektronische plotter (GPS).

Ik had door de dekverlichting het visnummer van de andere kotter kunnen zien, het was de SC 25. Hij bleef liggen op 0,4 mijl afstand.

## U 29

De SC 25 is bemand met Urkers en vaart onder Duitse vlag. Ik kreeg contact op kanaal 16 en vroeg wat zijn schade was. Wij hadden zelf weinig schade, ik had direct na de aanvaring gehaald. Ik heb hulp aangeboden en bleef nog circa een uur in de buurt. Hij kreeg zijn giek weer in orde en ging daarna naar binnen. Wij konden onze visserij vervolgen en zetten te 04.45 uur weer uit voor een nieuwe trek.

Ik stopte met vissen op vrijdag 14 juli te 05.40 uur en wij stoomden naar Harlingen, aankomst te circa 09.15 uur. Onze schade was minimaal, enige schraapsoren en enige lichte deukjes in bakboordboeg. Naar wat ik kon zien was de schade aan de SC 25 aanzienlijk. Persoonlijke ongevallen deden zich niet voor.

De dekverlichting bestaat uit drie sterke lampen aan de portaalmast die naar achteren schijnen en aldus het zicht vanaf de brug zeer hinderen. Ik wil voortaan onder deze omstandigheden gebruik maken van deklichten aan de lierkamer en brug die naar voren schijnen en veel minder het zicht belemmeren.

Machinist M. Hartman ("Prins Willem" UK 226):

Ik ben sinds afgelopen jaar machinist op de UK 226, bijna zeven maanden. Daarvoor heb ik 39 jaar gevaren op schepen in de boomkorvisserij. Ik bezit het dienstdiploma SW V.

Op donderdag 13 juli 2000 kwam ik om 03.00 uur aan dek om te gaan halen. Ik was werkzaam aan de bakboordkant, onder andere met het binnenhalen van de zaklijn.

De dekverlichting was aan, deze bestaat uit drie schijnwerpers aan de mast en vijf schijnwerpers aan het dekhuis die naar voren schijnen.

Te 03.20 uur werd begonnen aan een nieuwe trek. Ik stond hierna vis te strippen aan de vangstsorteerder onder de bak.

Ineens werd het schip opzij gegooid, ik dacht direct dat het een aanvaring was. Ik liep onder de bak vandaan om te kijken wat er aan de hand was. Ik zag aan bakboord een kotter, ik zag het achterschip onder de giek doorgaan. Ik weet niet of wij op dat moment al achteruitsloegen, door de herrie van de hydrauliek en de water-aan-dek pomp is dat moeilijk vast te stellen. Van de andere kotter kon ik geen schroefwater zien, maar onder de bak vandaan, kon ik zijn motor horen draaien. Hij voerde geen dekverlichting, alles was uit, zelfs onder de bak. Wij hadden beide slagzij over stuurboord, hierdoor ging onze giek over zijn dekhuis. Ik zag zijn wachtsman het stuurhuis uitkomen om te kijken wat er aan de hand was. Ik waarschuwde hem dat hij weer naar binnen moest gaan, hij stond precies onder onze giek. Hij wist kennelijk niet wat er gebeurd was. Op dat moment lagen wij gestopt en draaide hij nog volle kracht. Ik zag de wachtsman daarop naar binnen gaan, en volgens mij ging toen pas de kracht van de schroef. Onze gehele bemanning stond aan dek en heeft dit kunnen waarnemen.

Matroos/Kok M. de Boer ("Marijtje" SC 25):

Ik heb sinds 1981 gevaren op schepen in de boomkorvisserij. Ik bezit het diploma S VII en vaar sinds januari 1999 op de SC 25.

Wij waren op maandag 10 juli te omstreeks 02.00 uur vertrokken uit Den Helder om met de boomkorren te vissen. Op donderdag 13 juli waren wij te circa 02.45 uur begonnen aan een nieuwe trek. Op dat moment was ik werkzaam aan dek. Wij deden

trekken van 1 uur en 45 minuten en liepen om de beurt de wacht op de brug. De schipper doet wat extra tijd overdag. Wij kregen per trek een klein uurtje rust na het vis verwerken. Ik kwam te 03.15 uur op de brug om de wacht te doen.

Het was helder zicht, goed weer, weinig wind, bijna vlak. Er werd op de piloot gestuurd, koers was zuid. De navigatie- en vislichten waren aan, de dekverlichting was uit, behalve een klein lichtje achter de brug. Wij draaiden volle kracht, 920 toeren, en liepen 6 mijl per uur vaart, de positie werd bijgehouden met behulp van GPS door de elektronische plotter, deze "schreef mee". De marifoon stond bij op kanaal 16 en het visserijkanaal P1. Het grote raam in het midden van de brug stond open, het zicht vanaf de brug was goed. Beide radars stonden bij op respectievelijk 6 en 12 mijl. De schipper gaf nog wat aanwijzingen voor het vissen en ging vervolgens naar beneden. Hij kwam na 10 minuten weer op de brug. Op dat moment was er een kotter op 1,5 mijl afstand aan bakboord met de volle werklichten aan. Ik had deze kotter reeds eerder gezien op de radar, hij was toen op 4 mijl afstand. De UK 194 viste met ons mee aan stuurboord en ging achter ons langs.

De verlichte kotter zat op 40° á 50° aan bakboord. Ik zag zijn vislichten, andere lichten waren moeilijk te zien door de felle dekverlichting. Hij lag naar schatting noordwest voor. Hierna ging de schipper liggen in zijn hut achter de brug. Ik bleef kijken, ik verwachtte dat hij zou afhouden, maar dit deed hij niet. In soortgelijke situaties wijkt degene die de ander aan stuurboord van zich heeft. Op een zeker moment dacht ik: "Dat gaat verkeerd", en gaf een draai aan de automaat, naar stuurboord. Ik lag toen op de piloot 177° voor. Hij pakte de bakboordgiek, eigenlijk de voortui en ik nam op dat moment de kracht van de schroef. De voortui brak en de giek sloeg naar achter. Ik hoopte nog dat hij er langs zou gaan. Zijn bakboordgiek kwam tegen onze portaalmast en ging daarna over de brug en kwam tegen de schoorsteen, die ging om en bleef toen haken achter het kraantje van MO-boot en nam ons mee. De schipper zette toen de kracht weer op de schroef om los te komen en na korte tijd kwamen wij weer vrij. De schipper was na de klap direct uit de hut de brug opgekomen. Volgens mij liep de andere kotter, dit bleek de UK 226 te zijn, nog volle kracht, hij stopte pas toen hij ons minstens 100 meter voorbij was. Ik zag zijn bemanning onder de bak vandaan komen.

Na het breken van de voortui kregen wij slagzij over stuurboord. Zijn giek ging daardoor over onze brug, anders waren er wellicht slachtoffers gevallen. Daarna riep de schipper hem op op kanaal 16. Hij gaf eerst geen antwoord, maar zei toen: "Wat moet ik zeggen, het is mijn schuld".

Schipper J. Nentjes ("Marijtje" SC 25):

Ik heb sinds 1973 gevaren op schepen in de boomkorvisserij. Ik bezit het dienst-diploma SW V. Ik ben sinds vijf jaar plaatsvervangend schipper. Ik vaar sinds 1997 op de SC 25, daarvoor op de GY 217 van dezelfde eigenaar.

Ik vertrok uit Den Helder om 02.00 uur op maandag 10 juli 2000. Wij begonnen te 09.15 uur aan de eerste trek bij de PIT-boei (53° 55' Nb, 004° 50' O1). Het was goed weer.

Op dinsdag en woensdag ondervonden wij een harde bries uit het noordwesten, daarna knapte het op. Er viste een heel vlootje in die omgeving, ongeveer 15 kotters, waaronder de UK 194, waar wij geregeld contact mee onderhielden.

## U 29

Op donderdag 13 juli werd te 02.30 uur gehaald en om 02.45 begon ik aan een nieuwe trek. Wij deden trekken van 01.45 uur en tijdens de harde bries trekken van twee uur. Dit is de gebruikelijke gang van zaken. Ik stuurde zuid op de automaat, er moest om 04.30 uur weer gehaald worden en vanaf 54° 10' O1 wilde ik west gaan sturen. Wij draaiden volle kracht en liepen vissende een snelheid van 6 mijl per uur. De bemanning ging om 03.10 uur van dek. Ik zette toen de dekverlichting uit. Ik voerde de vislichten en navigatielichten. Beide radars stonden aan (Racal-Decca Bridgemaster), op bereiken van 6 en 12 mijl. Ik gaf om 03.15 uur de wacht over aan Meindert de Boer. Ik ging naar beneden om koffie te drinken en kwam na circa 10 minuten terug op de brug. Ik keek nog even op de radar en constateerde dat er niets aan de hand was en ging te kooi liggen. Ik lag nog even te lezen en was bezig in slaap te vallen toen ik een schok voelde van een aanvaring. Ik stond direct op en ging van de been door een tweede schok en kwam tegen de kooi terecht. Ik liep de brug op en zag een giek over ons heen gaan, deze bleef haken. Ik zag dat het bedieningshandel op stop stond en gaf weer vooruit om vrij te komen. Ik keek aan bakboord tegen zijn kop aan en kon het visnummer lezen, de UK 226. Volgens mij draaide hij nog volaan op het moment van de aanvaring. Bij ons stond het handel op stop. Door de remmende werking van de vistuigen wordt de vaart er meteen uitgehaald als de kracht van de schroef gehaald wordt. Ik riep hem op kanaal 16, een paar keer, maar hij gaf eerst geen antwoord. Daarna begon hij te zeggen dat het zijn schuld was. Wij hadden een flinke schade, de portaalmast was geknikt, hekwerk op de bak. Het stuurhuis was omgedrukt, de schoorsteen was eveneens omgedrukt, het dek ter plaatse was opengescheurd, en het kraantje achterop stond krom. Gelukkig was er niemand met letsel. Ik moest eerst de tuigen aan dek halen, van verder vissen was geen sprake. Ik haalde de goede kant eerst aan dek. Tijdens het inhieuwen ging de bakboordgiek vanzelf in de goede stand staan. Wij maakten met behulp van een meertouw een provisorische voortui. Wij gingen terug naar Den Helder en kwamen hier aan op donderdag 13 juli, te omstreeks 16.00 uur. Alhier heb ik een verklaring afgelegd bij het KLPD. De schade wordt gerepareerd door scheepswerf Metz te Urk. De reparatie zal ongeveer zes weken in beslag nemen. De door ons afgelegde trek is opgeslagen in de computer maar kan nu niet getoond worden door de reparatiewerkzaamheden.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Schipper S.K. van Slooten ("Prins Willem" UK 226):

Ik had een normale week gehad; ik was dus niet oververmoeid. Wij waren vissende naar een ander bestek. Onze deklichten waren aan. Het kan zijn dat mijn uitzicht hierdoor is belemmerd, omdat ik teveel lichten aan had. Tegenwoordig doe ik nu nog maar één licht in de mast aan. Vijf man waren aan het werk onder de bak. De voorliggende koers was ongeveer 330°.

Ik heb andere schepen om ons heen gezien. Wij voeren met de UK 225 in de nabijheid, hij voer schuin achter ons aan stuurboord, op circa een halve mijl. De twee radars stonden bij, respectievelijk op 6 en 12 mijl. Ik zat achter de grote radar. In het algemeen plot ik regelmatig andere schepen. In dit geval heb ik het andere schip niet op de radar geplot. Ik heb het ook niet bewust op de radar gevolgd. Ik ben bezig geweest met het invoeren van bestekken in de computer; dat nam enige tijd in beslag. De computer bevond zich rechts van mij. Ik voerde de bestekken van verschillende schepen in. Dat had circa zeven minuten geduurd; gedurende die tijd had ik niet naar buiten gekeken. Op een gegeven moment keek ik over de radar naar buiten. Ik zag toen het schip voor het eerst visueel op circa twee scheeps lengten op een graad of 15 à 20 aan stuurboord. Ik zag volgens mij één groen licht in het silhouet van het schip. Ik reageerde voornamelijk op het silhouet. Ik heb ook nog het vislicht gezien; geen bakboordlicht. Wij hebben een rechtsdraaiende schroef. Ik heb toen onmiddellijk de schroef op achteruit gezet, waardoor het schip iets naar stuurboord draaide. Het schip lag vrijwel onmiddellijk stil. Ik maak voor u een situatietekening van vlak voor de aanvaring. Wij hebben elkaar bakboord op bakboord geraakt. Onze giek kwam eerst over zijn bak, daarna tegen zijn mast aan. De mast werd hierdoor in elkaar gedrukt. Daarna ging de giek over zijn stuurhuis heen. De marifoon stond bij. Na de aanvaring werd ik eerst aangeroepen door de UK 225, hierdoor heb ik de eerste oproep van de "Marijtje" gemist. Ik heb na zijn tweede oproep wel geantwoord. Wij hadden circa f 10.000,- à f15.000,- schade. Ik heb geen boete gehad en ik heb ook geen schikkingsvoorstel voorgelegd gekregen. Wij hebben twee wachalarmen; één ervan werkt op beweging, deze is altijd aan. Het andere staat alleen aan als wij stomen. Ik heb nog geen radardiploma. Ik voelde mij destijds al schuldig aan deze aanvaring, dat is nog steeds zo.

Wachtsman M. de Boer ("Marijtje" SC 25):

Wij voeren met een groep schepen bij elkaar. Wij waren vissende en hadden de vislichten aan. Het was een vrij vislijntje, er waren geen wrakken in de buurt. Er brandden geen deklichten. De VHF stond bij op respectievelijk kanaal 16 en P1. Ik had goed geslapen. Ik had om kwart over drie de wacht overgenomen. Bij de wachtoverdracht heeft de schipper mij diverse schepen op de radar doorgegeven. Ook toen het andere schip nog op anderhalve mijl van ons af was. Ten tijde van de aanvaring was ik alleen op wacht. De radars stonden ingesteld op een bereik van respectievelijk 6 en 12 mijl. Ik heb geen radardiploma. Ik kan wel redelijk met de radars overweg. Ik weet ook hoe je schepen van een vector moet voorzien. In een vloot schepen doe ik dat in het algemeen niet; als je in een vlootje vaart, kan je niet alle schepen peilen. Omdat het zulk goed zicht was, heb ik niet op de Arpa geplot. Ik heb het schip ook niet op een kompas gepeild. Ik had het andere schip aan bakboord gezien. Ik heb hem nog met een verrekijker bekeken. Ik was niet uitwijkplichtig. Ik ging er vanuit dat het andere schip zou

## U 29

uitwijken. Ik heb geen marifoon gebruikt om hem te waarschuwen. Ik heb ook geen seinlamp gebruikt, alles ging daarvoor veel te snel.

Door de felle deklichten kon ik geen boordlichten zien. Toen ik zag dat het verkeerd ging, ben ik op de stuurautomaat naar stuurboord uitgeweken en heb de kracht van de motor gehaald. Er was geen tijd meer om over te gaan op handsturen. Achteraf gezien heb ik nog gedacht dat als ik de kracht er niet vanaf had gehaald, dat de aanvaring wellicht niet zo erg zou zijn geweest. Ik begrijp dat ik ook wat had moeten doen om een aanvaring te voorkomen. Ik denk dat ik nu wat laat in mijn reactie ben geweest.

Volgens mij had het andere schip tijdens de aanvaring nog kracht op de schroef. Na de aanvaring heeft onze schipper hem opgeroepen. De schipper heeft twee keer opgeroepen voordat hij antwoord gaf. Ik heb ook gehoord dat iemand van het andere schip zei: "het is mijn schuld". Wij hebben overleg met elkaar gevoerd over de schade.

De politie heeft op mijn aanwijzing de situatietekening van bladzijde 076 van uw dossier gemaakt

Het wachalarm stond ingesteld op 5 minuten.

Ik word in Rotterdam onder Duitse normen gekeurd. Ik krijg uit Duitsland de papieren om te kunnen varen. Ik heb volgens mij een Duits monsterboekje. Ik weet niet zeker of ik een Duits vaarbevoegdheidsbewijs heb. De schipper heeft tegen mij gezegd dat ik dit wel heb. Volgens mij heeft de schipper dit bewijs in zijn bezit. Ik heb het diploma SW VII.

Schipper J. Nentjes ("Marijtje" SC 25):

Ik ben invalsschipper; ik vaar 6 à 8 weken per jaar als schipper. Ook nu voer ik als schipper. De Boer vaart al twee jaar bij mij. Hij heeft alleen Hollandse papieren; volgens mij geen Duitse papieren.

Het was geen zware week voor de bemanning geweest. De Boer was volgens mij goed uitgerust.

Wij waren bezig met zoekende visserij. Wij waren vissend zuidwaards stomend. Ik had om circa 03:10 uur net de wacht overgedragen aan De Boer. Ik heb hem op de schepen in de buurt gewezen; deze waren ook op de radar te zien. Ik volg de schepen altijd met de plotter van de radar. Ik heb ook tegen de wachtslieden gezegd dit regelmatig te doen. Er waren geen schepen die gevaar opleverden. Ik ben daarna gaan liggen. Mijn hut is achter op de brug; de deur daarvan was gesloten. Op een gegeven moment voelde ik de aanvaring en hoorde ik een hoop herrie van brekend ijzer.

Toen ik op de brug kwam, heb ik de gashendel weer op vooruit gezet.

Nadat ik hem opgeroepen had, zei iemand van het andere schip tegen mij dat het zijn schuld was. Na de aanvaring heb ik met De Boer over de situatie gesproken. Hij heeft mij verteld dat hij dacht dat de ander zou uitwijken.

De tekening op bladzijde 013 van uw dossier ken ik niet. Volgens mij was de situatie ook niet zo. Er waren vijf man aan boord; wij varen ook wel eens met zes man. Ik weet dat het Safe Manning Document minimaal zes man voorschrijft. Er was volgens mij niemand met een Duitse kapiteinsvaarbevoegdheid aan boord.

Het wachalarm was ingesteld op vijf minuten.



De schade bedroeg circa f 300.000,-.

Als ik denk dat er een aanvaring dreigt, wijk ik uit, ook als ik niet uitwijkplichtig ben.

Expert Scheepvaartinspectie A. Krijger:

De situatieschets op bladzijde 013 van uw dossier is door mij ondertekend. De tekening is gemaakt op basis van alle afgelegde verklaringen. Schipper Van Slooten heeft deze tekening ook gezien.

De schets op bladzijde 066 wijkt af, maar het kan zijn dat in mijn schets onnauwkeurigheden zitten wat de koersen betreft. Het kan zijn dat de schepen elkaar onder een maximale hoek van 20 graden hebben geraakt. Ik kan niets zeggen over de schade die zou hebben kunnen ontstaan, als de aanvaringshoek groter zou zijn geweest; dat wordt speculeren.

Beide schepen hebben elkaar op het voertuig geraakt.

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

Op 10 juli 2000 vertrok de UK 226 om te gaan vissen op de Noordzee ter hoogte van de visgronden bezuiden het P2 visgebied nabij 54° Nb. Tot donderdag morgen 13 juli werd er zonder problemen gevestigd in de nabijheid van andere vissersschepen. Het weer was goed met een windkracht van 3 Bft. Alle navigatie apparatuur werkte goed en de positie werd bijgehouden op de MaxSea navigatiecomputer.

Omstreeks 03.20 uur begon de schipper S.K. van Slooten aan boord van de UK 226 met een nieuwe trek. Er werd door de UK 226 op de automaat gestuurd met een voorliggende koers van 330 graden rechtwijzend en een snelheid van 6,5 mijl per uur. Volgens de verklaring van de schipper van de UK 226 zag hij plotseling op een streek over stuurboord navigatielichten van een schip dat bijna op tegenliggende koers lag. Aangezien er gevaar voor aanvaring was, heeft de schipper direct vol achteruit geslagen om een aanvaring te voorkomen, dit mocht echter niet baten. Rond 03.30 uur vond er een aanvaring plaats in positie 54° 16' Nb en 004° 33',4 Ol, tussen het Duitse visserschip "Marijtje" met vismerk SC 25 en het Nederlandse visserschip "Prins Willem" met vismerk UK 226.

Zoals voorgeschreven in de Collision regulation 1972 (Colreg 72) (bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee) artikel 16 en artikel 17 moest uitgeweken worden. Volgens artikel 5 had er goede uitkijk gehouden moeten worden.

Dat het andere vissersschip zo laat werd opgemerkt, is volgens mij veroorzaakt doordat er slecht uitkijk werd gehouden en zo niet werd voldaan aan Colreg 72 artikel 5.

Uit het onderzoek bleek dat zowel de SC 25 als de UK 226 niet had uitgeweken zoals voorgeschreven in artikel 14 en artikel 17 van de Colreg.

De schipper van de SC 25 werd om 03.15 uur afgelost door matroos M. de Boer die later verklaarde dat hij dacht dat de UK 226 had moeten uitwijken. Zelf als dit het geval zou zijn schrijft artikel 17 a ii voor dat het schip welke koers moet houden zonodig ook maatregelen moet nemen om een aanvaring te voorkomen.

De handelwijze van zowel de schipper van de UK 226 als de matroos op de SC 25 getuigt niet van goede zeemanschap. Beiden acht ik dan ook verantwoordelijk voor

## U 29

de aanvaring en beide schippers hebben onnodig de veiligheid van de bemanning, het mariene milieu en hun schip in gevaar gebracht.

Tijdens de zitting verklaarde matroos M. de Boer dat hij nooit zijn Duitse vaarbevoegdheidsbewijs (V.B.B.) heeft gezien en was derhalve onbevoegd om wacht te lopen.

De schipper van de SC 25 was alleen bevoegd om als eerste stuurman te varen volgens zijn Duitse V.B.B., maar voer aan boord van de SC 25 als schipper.

Ik stel aan de Raad voor om de vaarbevoegdheid van schipper S.K van Slooten om als schipper te mogen varen in te trekken voor een periode van twee weken.

De uitspraak van dit onderzoek zal verder worden doorgeleid aan de Duitse Maritieme Autoriteiten.

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

#### **Toedracht**

De "Prins Willem" UK 226 was op maandag 10 juli 2000 uit Harlingen vertrokken om te vissen op de Noordzee bezuiden de P2 boei. Op donderdagmorgen 13 juli om circa 03.00 uur was er gehaald en om circa 03.20 uur aan een nieuwe trek begonnen. De wind was NW kracht 3 Bft. met af en toe buien. Tussen de buien door was het helder zicht.

Op de brug liep de schipper de wacht en de overige bemanning was bezig aan dek onder de bak. De dekverlichting, bestaande uit drie sterke naar achteren schijnende lampen aan de portaalmast en vijf naar voren schijnende lampen aan het dekhuis, stond aan. De schipper voer sinds een jaar als schipper op de UK 226 en was mede-eigenaar. Hij had geen radardiploma. Er stond één raam open. Op de autopilot werd een koers van circa 330° gestuurd en de motor stond op volle kracht vooruit. Dit gaf met de netten uit een vaart van circa 6,5 knopen. Beide radars stonden bij, gestabiliseerd met noord boven. De schipper gebruikte het grote scherm dat zich vlak voor hem bevond op een bereik van 6 mijl. De andere radar stond op een bereik van 12 mijl. Hierop was het wat moeilijker om te kijken vanwege de koker die zich op het scherm bevond. De marifoons stonden op kanaal 16 respectievelijk op kanaal 11. Dit laatste kanaal werd gebruikt voor onderlinge gesprekken met andere vissers. De vis- en navigatielichten brandden helder. Er stond een Noors wachtalarm bij, dat zou signaleren als er geen bewegingen op de brug waren. De positie werd bijgehouden op de MaxSea plotter en op de radar. Schuin achter, aan stuurboord op circa een halve mijl afstand, voer de UK 225 op eenzelfde koers met de UK 226 mee. De schipper had voordat er met de nieuwe trek was begonnen, op de radar recht vooruit op meer dan 5 mijl afstand circa 5 andere contacten, kotters volgens hem, gezien. Gewoonlijk plote de schipper de schepen om zich heen op de radar, nu had hij, nadat er met de trek was begonnen, niet meer op de radar gekeken of geplot. Hij was bezig een aantal nieuwe vistrekken in de plotter te zetten.

Plotseling zag de schipper vlak voor zich op 2 à 3 scheepslengtes afstand iets over stuurboord het silhouet van de bak en het stuurhuis, alsmede het vislicht van een andere, nagenoeg op hem toe liggende kotter. Hij nam direct de kracht van de schroef en sloeg vol achteruit. De kop draaide daardoor wat naar stuurboord en de vaart nam snel af. Een aanvaring was echter niet meer te vermijden en de schepen

schoven bakboord op bakboord langs elkaar, waarbij de UK 226 het voortui van de SC 25 raakte, welke brak waardoor de giek van de SC 25 naar achteren sloeg. De bakboordgiek van de UK 226 sloeg tegen de bakboordportaalmast van de SC 25, zwaaide vervolgens over de brug van de SC 25 en raakte de schoorsteen met mast. Het voortui van de UK 226 bleef haken achter de kraan van de hulpverleningsboot, schoot los, waarna de kotters weer vrij van elkaar kwamen.

Toen de giek over de SC 25 zwaaide, zag de machinist vanaf het dek van de UK 226 dat er iemand, naar hij dacht de wachtsman, aan boord van de SC 25 uit het stuurhuis kwam. Omdat deze zich precies onder de giek bevond, waarschuwde hij hem om weer naar binnen te gaan. De schipper van de UK 226 had de andere kotter, de SC 25 "Marijtje", niet gezien, noch op de radar noch visueel. In hoeverre de stralende werklichten aan de portaalmast zijn uitzicht in dit geval specifiek hadden gehinderd, kon de schipper niet zeggen. Wel gaf hij aan dat ze het zicht belemmerden. Hij schatte dat er na het begin van de trek circa 10 minuten was gevaren tot het moment van de aanvaring.

De schipper van de UK 226 was erg geschrokken en reageerde niet direct op de oproepen over de marifoon van eerst de UK 225 en daarna de SC 25.

De SC 25 "Marijtje" was op maandag 10 juli 2000 om circa 02.00 uur uit Den Helder vertrokken en om circa 09.15 uur begonnen met vissen op de Noordzee bij de PIT boei, tezamen met circa 15 andere kotters.

Alhoewel onder Duitse vlag varende, bestond de bemanning geheel uit Nederlanders, afkomstig uit Urk. Volgens de Duitse papieren moest de bemanning uit zes personen bestaan, doch er werd gevaren met vijf bemanningsleden. Degene die als schipper optrad had het Nederlandse diploma SW V en een Duitse "Zulassung" om als "erster nautischer Offizier" te varen. Hij voer al circa vijf jaar als plaatsvervangend schipper, en sinds 1997 op de SC 25. Er was niemand aan boord met de vereiste Duitse papieren van "Kapitän". Ook bezat geen der bemanningsleden een certificaat om de marifoon te bedienen.

Op donderdagmorgen om circa 02.30 uur was er gehaald en om circa 02.45 uur begonnen met een nieuwe trek. Er werd zuid gestuurd op de automaat met de motor op volle kracht, hetgeen met de netten uit een vaart van circa 6 knopen gaf. Om circa 03.10 uur was de bemanning klaar aan dek en had de schipper op de brug de dekverlichting uit gedaan. De vislichten werden gevoerd en de navigatielichten. Beide radars stonden bij, op een bereik van 6 en 12 mijl. De marifoons stonden op kanaal 16 en het visserijkanaal P1. De navigatie werd bijgehouden met behulp van de GPS op de plotter. Het wachalarm stond bij; volgens de schipper en de wachtsman op een interval van 5 minuten.

Om circa 03.15 uur had de schipper de wacht overgegeven aan een wachtsman. Of de wachtsman voldoende Duitse papieren had om de wacht op de brug te mogen lopen, was de schipper niet bekend. De wachtsman was zelf van mening over een Duitse vaarbevoegdheid te beschikken, dat zou de vorige schipper tegen hem hebben gezegd. De wachtsman gaf met name aan dat hij was gekeurd voor zijn Duitse papieren. Hij had wel het Nederlandse bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee: S VII. Nadat de schipper de wachtsman nog wat aanwijzingen had gegeven voor het vissen, ging hij naar beneden om koffie te drinken en kwam circa 10 minuten later weer op de brug. Eerder had de wachtsman

## U 29

op 4 mijl afstand op de radar een kotter waargenomen die, toen de schipper weer op de brug kwam, volgens de wachtsman op circa 1,5 mijl afstand zat. Deze kotter, die later de UK 226 bleek te zijn, had zijn volle werklichten aan. Nadat de schipper op de radar had gekeken en had geconstateerd dat er niets aan de hand was, ging hij te kooi in zijn hut achter op de brug.

De UK 226 zat toen volgens de wachtsman op 40° à 50° over bakboord, de vislichten waren te zien, de andere verlichting niet vanwege de felle werklichten. De wachtsman schatte dat de UK 226 een noordwestelijke koers voorlag. Hij verwachtte dat de UK 226 zou gaan wijken en bleef naar de kotter kijken. Op een gegeven moment zag hij dat het verkeerd ging, dat de ander niet uitweek, en toen gaf hij de autopilot een slinger van 50° à 60° naar stuurboord. Een aanvaring werd echter niet voorkomen.

De UK 226 raakte met zijn kop de voortui van de SC 25, waarna de giek van de UK 226 over de SC 25 zwaaide. Op dat moment haalde de wachtsman van de SC 25 de kracht van de schroef. De giek van de UK 226 raakte de voorportaalmast, de schoorsteen en het railingwerk op het stuurhuis van de SC 25. Beide kotters hielden daarbij over stuurboord.

De schipper voelde in zijn kooi een schok van de aanvaring, stond direct op doch viel weer door een tweede schok. Toen hij de brug op kwam, keek hij aan bakboord tegen de kop van de UK 226 aan en zag hij de giek van de UK 226 over de SC 25 zwaaien en hoe deze vervolgens bleef haken achter de kraan van de man over boord-boot (M.O.B.) Hierop zette hij het op stop staande bedieningshendel van de motor weer op vooruit om vrij te komen.

Nadat de schepen vrij waren gekomen van elkaar, riep de schipper de UK 226 op kanaal 16 op. Het duurde even voor hij antwoord kreeg. De UK 226 gaf daarna over de marifoon aan dat het zijn schuld was.

De UK 226 had weinig schade, voornamelijk verfschade en enige lichte deukjes, kon de visserij vervolgen en liep de volgende dag, op vrijdag 14 juli, binnen te Harlingen. De SC 25 had flinke schade, de portaalmast was geknikt, hekwerk op de bak en het stuurhuis was omgedrukt evenals de schoorsteen met mast, terwijl de man over boord-kraan achterop krom stond, er een reddingvlot was beschadigd en het dek op diverse plaatsen was opengescheurd. De SC 25 haalde zijn tuigen binnen, kon niet verder vissen en zette koers naar Den Helder, waar de kotter in de namiddag aankwam. De schade bedroeg volgens de schipper circa f 300.000,-.

Na binnenkomst in Den Helder respectievelijk de volgende dag in Harlingen, werden de beide schippers en de wachtsman van de SC 25 door twee brigadiers van het KLPD gehoord. Het onderzoek aan boord van de SC 25 vond plaats mede op verzoek van de eigenaar van de SC 25 en de Duitse "Wasserschutzpolizei" in Emden, die om toezending van de relevante stukken van het onderzoek vroeg, alsmede om er in het bijzonder op te letten of ten tijde van de aanvaring er een Duitse kapitein aan boord was. Van beide vissersvaartuigen werden uitdraaien gemaakt van de elektronische plotters.

### Beschouwing

De Raad heeft de punten welke geleid hebben tot deze scheepsramp achtereenvolgend onderzocht.

#### *De aanvaring*

Uit het schadebeeld blijkt dat de vissersvaartuigen niet vol tegen elkaar zijn gevaren, doch in hoofdzaak de uitstaande gieken en tuien raakten, waarbij de giek van de UK 226 over de SC 25 zwaaide en daarbij flinke schade aanrichtte. Omdat de UK 226, en in mindere mate ook de SC 25, tengevolge van de aanvaring over stuurboord hielden, zwaaide de bakboordgiek van de UK 226 over het stuurhuis van de SC 25 heen, was er slechts materiële schade en liep niemand letsel op.

De schipper van de UK 226 verklaarde 330° te hebben gestuurd en de wachtsman van de SC 25 gaf aan dat hij zuid stuurde, 177°, toen hij vlak voor de aanvaring de autopilot een draai naar stuurboord gaf. Deze koersen komen ook overeen met de op de plotters van beide schepen weergegeven koersen en de door het KLPD in het bijzijn van de wachtsman van de SC 25 gemaakte situatieschets (blz. 053 dossier). De Raad acht deze koersen dan ook juist. Dit betekent dat de UK 226 de naderende SC 25 over stuurboord had en had moeten wijken. De schipper was echter ingespannen bezig met de plotter, keek daarbij niet uit en zag de SC 25 pas op het laatste moment op circa 2 à 3 scheeps lengtes voor zich, waarop hij onmiddellijk volle kracht achteruit sloeg. Echter te laat om een aanvaring te voorkomen. De wachtsman van de SC 25 verklaarde dat hij de UK 226 reeds op 4 respectievelijk 3 mijl had gezien en vanaf 1,5 mijl naar de kotter met zijn felle werklichten was blijven kijken, die toen op 40° à 50° over bakboord zou hebben gezeten. Deze laatste schatting moet wat aan de ruime kant zijn geweest, omdat anders met de gegeven koersen en vaarten de UK 226 ruim over bakboord, op meer dan een ½ mijl, zou zijn gepasseerd.

Ook zijn verklaring dat de van bakboord inkomende kotter vlak voor de aanvaring, op het moment dat hij de autopilot een slinger naar stuurboord gaf, op circa 75 meter afstand en iets voorlijker dan dwars over bakboord zat, kan niet juist zijn, omdat de koers van de UK 226 dan circa 230° zou moeten zijn geweest om tot een aanvaring te komen. De SC 25 zou de UK 226 dan hebben opgelopen, hetgeen niet het geval was.

Aan boord van de UK 226 werd op circa 3 scheeps lengtes afstand de machine op volle kracht achteruit gezet, aan boord van de SC 25 gebeurde dit pas toen de UK 226 met zijn bakboordgiek de voortui van de SC 25 raakte. Wel had de wachtsman van de SC 25 kort hiervoor de autopilot een draai naar stuurboord gegeven, echter te laat om een aanvaring te vermijden.

De wachtsman verklaarde dat hij vanaf 1½ mijl afstand naar de andere kotter was blijven kijken en ervan uitging dat de ander zou uitwijken. Hij had te laat in de gaten dat de andere kotter geen passende maatregelen nam om een aanvaring te vermijden. Toen hij dacht dat het verkeerd ging, was het al ruimschoots te laat om zelf nog met de SC 25 een manoeuvre te kunnen uitvoeren ter vermijding van de aanvaring.

Door de manoeuvres van beide kotters en deze door het raken van de gieken en de voortuilen mogelijk uit koers zullen zijn getrokken, is het zeer wel mogelijk dat de door de expert van de Scheepvaartinspectie gemaakte en door de schipper van de UK

226 ondertekende situatieschets (blz. 013 dossier), op enig moment tijdens de aanvaring juist was.

*Het uitkijken, de brugbezetting en wachalarminstallatie*

De UK 226 was stomende en de schipper van de UK 226 liep alleen de wacht op de brug. In die situatie is voorgeschreven dat de wachalarminstallatie bijstaat. Deze stond echter niet bij. Wel stond er een Noors type alarminstallatie bij, hetgeen echter geen wachalarminstallatie is als bedoeld en voorgeschreven in de Bekendmaking aan de Zeevisvaart nr. 47/1989. Omdat de wachalarminstallatie niet bijstond had er een tweede man als uitkijk op de brug moeten zijn. De schipper was ingespannen bezig met de plotter en keek niet goed uit, niet naar buiten en ook niet op de radar. Het signaleren van de wachalarminstallatie zou mogelijk voor de schipper aanleiding zijn geweest om, als hij deze af had moeten drukken, een blik naar buiten te werpen. Of hij de lichten van de naderende SC 25 dan tegen het felle schijnsel van de werklichten zou hebben gezien, is moeilijk te zeggen. Als het zicht om een of andere reden wordt beperkt, is het zaak om extra goed op de radar te kijken, hetgeen de schipper ook naliet. De Raad concludeert dat de schipper van de UK 226 zeer onverantwoordelijk heeft gehandeld door niet goed uit te kijken, het voorgeschreven wachalarm niet te gebruiken dan wel een tweede man op de brug te halen, en onvoldoende aandacht heeft gehad voor de beperkingen die werklichten op het zicht vanaf de brug kunnen hebben.

De schipper had geen radardiploma. Mogelijk zou hij met een grotere kennis van de mogelijkheden van de radar routinematig meer op de radar hebben gekeken. De Raad raadt de schipper aan zo spoedig mogelijk een radarcursus te volgen.

Aan boord van de SC 25 liep een wachtsman alleen de wacht. Zowel de schipper als de wachtsman verklaarden dat het wachalarm stond ingesteld op vijf minuten. De Raad neemt hierbij aan dat met de sleutelkeuzeschakelaar van de looptijd tevens de installatie in werd geschakeld en dus bijstond.

Onder uitkijken valt ook het uitkijken op de radar en het goed gebruiken hiervan. De wachtsman van de SC 25 heeft vrijwel geen gebruik gemaakt van de radar of de Arpa-functie, terwijl de schipper waarschijnlijk ook niet goed op de radar of naar buiten heeft gekeken, voordat hij zich ter ruste begaf. In zijn verklaring tegenover het KLPD gaf de schipper ook aan dat hij mogelijk niet meer bewust had gekeken. Op dat moment bevonden er zich immers twee kotters vooruit op circa 15° over bakboord op een afstand van circa 1½ mijl, waarvan de stuurboordboordlichten te zien moeten zijn geweest, en waarvan de dichtsbijzijnde een gevaarlijke koers stuurde.

Het argument van de wachtsman dat het met al die kotters om je heen geen doen was om die bij te houden op het radarplot, onderschrijft de Raad niet. Het behoort tot het werk van een wachtsman om dat te kunnen, zodanig dat hij de gevaarlijke contacten eruit kan halen.

Alhoewel de wachtsman zegt de naderende kotter al op ruim 3 mijl te hebben gezien, leidde dit niet tot handelingen van zijn kant. Hij plotte niet, week evenmin uit, althans veel te laat, hij waarschuwde zijn schipper niet, deed geen enkele poging om de andere kotter op te roepen op de marifoon, noch gebruikte hij enig licht- of geluidssignaal om de andere kotter te waarschuwen of hun aandacht te trekken.

Het feit dat hij geen marifoondiploma had, de procedures wellicht niet goed kende, kan hierbij onbewust een rol hebben gespeeld.

De wachtsman van de SC 25 verwachtte dat de UK 226 wel zou gaan wijken en bleef volharden in zijn koers en vaart. Alhoewel hij de UK 226 al op 4 mijl op de radar had gezien, heeft hij dit contact niet geplot noch anderszins gepeild en zodoende ook niet goed vastgesteld of de UK 226 een voor de SC 25 gevaarlijke koers stuurde. Had hij dit wel gedaan dan had hij, toen de schipper weer op de brug kwam en de UK 226 op circa 1½ mijl zat, de schipper kunnen aangeven dat de uit het zuidoosten naderende kotter een gevaarlijke koers stuurde. Nu zei hij hierover niets tegen de schipper, die wel op de radar keek doch niet erg bewust, zoals hij later verklaarde.

Als hem duidelijk was geweest dat de naderende kotter nog niet uitweek als voorgeschreven, had de wachtsman eerder zelf een manoeuvre kunnen uitvoeren om mede te werken om een aanvaring te vermijden. Toen de afstand zo klein was geworden dat een aanvaring door het handelen van de UK 226, die moest uitwijken, alleen niet meer kon worden vermeden, was de wachtsman verplicht om maatregelen te nemen die het beste konden bijdragen tot het vermijden van die aanvaring. Dit deed hij pas vlak voor de aanvaring, te laat om deze te kunnen vermijden.

Het niet handelen en zijn niet geheel juiste verklaring over de relatieve positie van de andere kotter vlak voor de aanvaring, zou erop kunnen duiden dat ook hij werd verrast door de aanvaring en de UK 226 pas op het laatst heeft gezien.

De conclusie van de Raad is dat de wachtsman heeft staan kijken hoe zijn schip in een gevaarlijke situatie kwam, dit niet of veel te laat onderkende, en weinig heeft gedaan om de aanvaring te voorkomen. Hij heeft onvoldoende zeemanschap betracht om in een situatie als deze veilig de wacht op de brug te kunnen lopen. Zijn beperkte opleiding en ervaring zal hierbij een rol hebben gespeeld.

Ter zitting kon niet worden aangetoond of bevestigd dat de wachtsman over een Duitse vaarbevoegdheid beschikte, terwijl hij geen marifoondiploma had noch een radarcursus had gevolgd. Hij had uitsluitend een S VII bewijs. Schippers dienen een dergelijke beperkt toegeruste wachtsman met de nodige voorzorgen op post te zetten, zeker niet onder alle omstandigheden en met duidelijke instructies om te waarschuwen zodra er schepen dichtbij dreigen te komen, met name indien het een schip is dat zou moeten wijken doch dat (nog) niet doet.

#### *Het varen onder Duitse vlag*

De SC 25 voer onder Duitse vlag, terwijl de bemanning in zijn geheel bestond uit Nederlanders. Volgens het Duitse "Schiffsbesatzungszeugnis", diende de bemanning uit 6 personen te bestaan, doch er werd gevaren met slechts 5 man. De schipper had wel een "Zulassung", doch voor "erster nautische Offizier" en niet voor "Kapitän". Er was geen Duitse kapitein aan boord. De wachtsman dacht dat hij wel een Duitse vaarbevoegdheid had, doch had deze zelf nooit gezien.

Tevens bleek niemand aan boord van de SC 25 over een marifoondiploma te beschikken, waardoor formeel de marifoon eigenlijk niet mocht worden gebruikt. De Raad neemt echter niet aan dat dit de wachtsman van het gebruik heeft weerhouden. De Raad beveelt de Scheepvaartinspectie aan om overleg te voeren met de Duitse

## U 29

scheepvaartautoriteit, opdat ook de onder hun vlag varende vissersschepen voldoende zijn bemand om veilig te kunnen varen.

### *Conclusie*

De oorzaak van de aanvaring is dat de vissende UK 226 te laat uitweek, toen een aanvaring al niet meer was te vermijden, ook niet door volle kracht achteruit te slaan, voor de over stuurboord naderende en eveneens vissende SC 25, terwijl de SC 25 niets deed om de aandacht van de UK 226 te trekken en in de nabije situatie, toen dit schip volgens de voorschriften ook moest handelen, te laat en onvoldoende maatregelen nam om de aanvaring te vermijden.

De schipper van de UK 226 keek niet goed uit. Hij was met de plotter bezig en zag de SC 25 pas op het laatste moment. Zijn uitzicht was bovendien beperkt door naar achteren schijnende werklampen in de portaalmaat. Omdat hij alleen op de brug liep, had de voorgeschreven wachtalarminstallatie bij moeten staan, dan wel had er een tweede man op de brug moeten zijn. De schipper heeft schuld aan de aanvaring.

De wachtsman van de SC 25 zag de UK 226 naderen, nam aan dat deze zou wijken en deed zelf verder niets. Waarschuwde ook zijn schipper niet, noch wees deze erop toen hij op de brug was. Pas op het laatste moment, vlak voor de aanvaring draaide de wachtsman de autopilot naar stuurboord, echter te laat om de aanvaring te vermijden. Hij heeft medeschuld aan de aanvaring, in die zin dat hij een onvoldoende bijdrage heeft geleverd om een aanvaring te voorkomen.

De schipper van de SC 25 had, voor hij zich ter ruste begaf en van de brug ging, kunnen zien dat er zich een gevaarlijke situatie ontwikkelde.

De Raad constateert dat de schipper van de UK 226 en de wachtsman van de SC 25 beiden geen radarcursus hadden gevolgd, dat de SC 25 onderbemand was, dat geen der opvarenden aan boord van dit vaartuig een marifoondiploma had, dat de schipper niet over een Duitse vaarbevoegdheid beschikte en de wachtsman niet kon aantonen dat hij hierover beschikte. De SC 25 had volgens Duitse maatstaven dan ook niet naar zee mogen vertrekken.

### **Beslissing en strafmaat**

De Raad straft schipper S.K. van Slooten, geboren op 3 mei 1969 en wonende te Urk, wegens zijn schuld aan de ramp, door hem de bevoegdheid om te varen als schipper van een Nederlands vissersvaartuig te ontnemen voor een periode van twee weken. De Raad acht een straf van zodanige omvang gepast en geboden, gelet op het door de schipper gepleegde verzuim.

De Raadsman van betrokkene heeft betoogd dat betrokkene wordt vervolgd en gestraft in strijd met het gelijkheidsbeginsel nu alleen hij als betrokkene ter zitting is opgeroepen, terwijl de schipper en de wachtsman van het vissersvaartuig "Marijtje" SC 25, die ook schuld hebben aan de ramp, slechts als getuigen zijn gehoord. Dit betoog kan niet worden gevolgd omdat er geen sprake van gelijkheid is. De schipper en de wachtsman van de SC 25 voeren immers aan boord van een Duits vissersvaartuig, waardoor het nemen van tuchtrechtelijke maatregelen te hunnen aanzien naar Duits recht geenszins uitgesloten is. Reeds hierom is van de gestelde



gelijkheid geen sprake. Opgemerkt wordt nog dat de "Wasserschutzpolizei" te Emden aan de Nederlandse autoriteit verzocht heeft om toezending van alle gegevens met betrekking tot deze ramp.

#### **Lering**

1. Niet goed uitkijken, zowel visueel als op radar, vormde wederom de oorzaak van een aanvaring.
2. Bemanningseisen, radarcursussen en marifoondiploma's zijn er om veilig met een schip te kunnen varen; bij deze ramp werd hieraan niet voldaan.
3. Een schip dat volgens de voorschriften koers en vaart moet behouden, is verplicht maatregelen tot het vermijden van aanvaring te nemen, indien de afstand zo klein is geworden dat een aanvaring door manoeuvreren van alleen het uitwijkplichtige schip niet meer kan worden vermeden (Voorschrift 17.b)

#### **Aanbeveling**

1. Overleg tussen Scheepvaartinspectie en de desbetreffende Duitse scheepvaartautoriteit, inzake het toezicht op en het juist bemannen van met Nederlandse bemanningen onder Duitse vlag varende vissersvaartuigen.
2. Het doen volgen van een radarcursus door allen die als wachtsman op de brug van vissersvaartuigen moeten lopen.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, E. Bakker, N.J. Pronk, H. Reijne en H. Bais, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. D. Roemers, ter openbare zitting van de Raad van 28 september 2001.

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