

## Nr. 9

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de aanvaring op 27 oktober 2003 van de onder Engelse vlag varende kotter "Fellowship" PD 156 met het Nederlandse vissersvaartuig "Aaltje Jan" UK 195.

Op 27 oktober 2003 is de onder Engelse vlag varende kotter "Fellowship" PD 156 in aanvaring gekomen met het Nederlandse vissersvaartuig "Aaltje Jan" UK 195. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 17 februari 2004 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 Nederlandse vissersvaartuig "Aaltje Jan" UK 195;
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van de schipper van de "Aaltje Jan" UK 195, R.J. de Boer, inclusief een verklaring met situatieschetsen;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van de schipper van de "Fellowship" PD 156, P. de Boer;
4. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van de wachtsman van de "Fellowship" PD 156, J. Romkes;
5. een kopie van een gedeelte van een zeekaart van het betreffende gebied van de Noordzee;
6. een record of particulars of a fishing vessel van de "Fellowship" PD 156, MSF 1301/REV 0702, van de Maritime and Coastguard Agency (MCA);
7. een melding van de Kustwacht d.d. 27 oktober 2003;
8. een krantenartikel.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 18 mei 2004. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm.

## U 9

De Raad hoorde schipper R.J. de Boer ("Aaltje Jan" UK 195), schipper P. de Boer ("Fellowship" PD 156) en wachtsman J. Romkes ("Fellowship" PD 156), allen als getuige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

### A. De schepen

De "Aaltje Jan" UK 195 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan visserijmaatschappij "De Drie Gebroeders" te Urk. Het schip is in 1993 gebouwd, is 41,99 meter lang, meet bruto 489 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 1467 kW.

Het schip is uitgerust met radar, autopilot, GMDSS A2.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zeven personen. De diepgang bedroeg voor 3,80 meter en achter 5,50 meter. De lading bestond uit vis.

De "Fellowship" PD 156 is een onder de Engelse vlag varende vissersvaartuig, toebehorend aan Osprey Trawlers Ltd. in Aberdeen.

Het schip is in 1980 gebouwd, is 35,49 meter lang, meet bruto 383 registerton, en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 1790 kW. Het schip is uitgerust met radars, autopilot en GMDSS. De bemanning is Nederlands en afkomstig uit Urk.

### B. Het ongeval

Aan de Scheepvaartininspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper van de "Aaltje Jan" UK 195, R.J. de Boer:

Ik ben in het bezit van SW-V d.d. 1988 en vaar sinds 1990 als schipper en sinds 1993 op dit schip. We zijn 27 oktober 2003 om 08.30 uur vertrokken uit Den Helder via het Molengat. Omstreeks 09.15 uur waren we op volle zee bij de uiterton (Molengat).

Ik had een koers uitgezet van WK 349°, we moesten 45 mijl stomen voor onze visgronden. Het was mooi weer, goed zicht en kalme zee. Omstreeks 12.35 uur werd ik geroepen door mijn broer Johannes, die de wacht had. Ik nam de wacht over van hem en kreeg alle informatie van hem van de scheepvaart om ons heen. Hij zei tegen mij: "Over bakboord komt een grote rode boot in het verkeersscheidingsstelsel, noordoostgaand". Hij noemde verscheidene vissersschepen die we gepasseerd waren en in het bijzonder zei hij nog: "Pieter, de PD 156, zit stuurboord schuin achter ons, op 3 à 4 mijl". Hij wees alle schepen aan op de radar, hij had ze allemaal geplot, er was geen gevaar voor aanvaring. Beide radars stonden bij op 6 en 12 mijl.

Rond 12.45 uur heb ik de motor op stationair toerental gezet. De bemanning heeft daarna de wekkers overboord gezet. Daarna heb ik de koppeling neutraal gezet en de

tuigen overboord gezet, waardoor het schip stil kwam te liggen op een westelijke koers. We hadden een groot gedeelte van beide netten al overboord toen één van de bemanningsleden schreeuwde: "Rense volle kracht vooruit!". Ik liep daarna gelijk naar bakboord. Ik zag de PD 156 op ons aankomen. Ik heb toen gelijk de misthoorn langdurig ingedrukt gehouden en de motor vol aan in zijn vooruit gezet. Tevens heb ik het roer naar bakboord gedraaid om de kont vrij te draaien, hoewel ik zag dat een aanvaring onvermijdelijk was. Hij raakte ons aan bakboordzijde, ter hoogte van de messroom, waarna hij bij ons langs schampte en ons bakboordtuig meenam. Het tuig schoot weer los van de PD 156, dit gebeurde met volle kracht van de PD 156. Direct na de aanvaring is hij gestopt en lag zo'n 250 à 300 meter voor ons stil. Hij is daarna teruggevaren. Gelijk na de aanvaring hebben we contact met elkaar opgenomen om te vragen of er ongelukken gebeurd waren. Bij ons allebei was dit niet het geval. We hebben bij elkaar de schade buitenom opgenomen, deze was niet ernstig. We hebben het vistuig gecontroleerd, de machinekamer ook. Ik vond daarna dat het verantwoord was om de visserij aan te vangen. We begonnen met herstel van de wekkers en netwerk, zodat wij om 15.10 uur pas weer konden vissen.

Schipper van de "Fellowship" PD 156, P. de Boer:

Ik vaar sinds 21 jaar aan boord van kotters. Ik vaar sinds 11 jaar als schipper. Ik ben in het bezit van de diploma's SW-V, Class 1, radiotelefoniecertificaat. Wij zijn maandag 's morgens om 08.15 uur vertrokken uit Harlingen om op te stomen naar de Doggersbank. Ik had toen de wacht op de brug. De bemanning werkte aan dek. Omstreeks 10.15 uur waren wij buitengaats, ik heb mij toen afgemeld aan de Brandaris. Rond 11.30 uur werd ik afgelost door de wachtsman Hendrik Klaas Visser om te gaan eten.

Na het eten, rond 12.00 uur, ging Jurie Romkes naar de brug om de wacht over te nemen van Hendrik Klaas Visser. Hendrik Klaas Visser kwam beneden om te eten. Ik ben toen naar de brug gegaan. Wij voeren toen in het verkeersscheidingsstelsel ten noorden van de VL-center-boei. Ik heb toen de drie VHF's gecontroleerd. Twee stonden op kanaal 16 en één stond op kanaal 2, het kanaal van de Brandaris. Tijdens stomen staat de rudder van de pilot op 1,8 zodat met uitwijken de roerhoek maximaal 30° à 40° wordt. Ik zette het wachalarm aan en stak toen volgens gewoonte het sleuteltje in mijn broekzak, zodat het niet meer afgezet kon worden. Het wachalarm stond op 7½ minuut. Het wachalarm is doorgeschakeld op het algemeen scheepsalarm.

Ik heb de voorliggende koers veranderd van 318° naar 325° (GK). Er was weinig scheepvaartverkeer, alleen een aantal meestomende kotters voor ons.

Na een praatje ben ik te kooi gegaan.

Het zicht was 8 à 10 mijl. Er stond een halve meter zeegang en de wind was west met een kracht van 2 à 3 Beaufort.

Omstreeks 12.00 uur ben ik te kooi gegaan. Omstreeks 13.15 uur werd ik wakker van de klap van de aanvaring. Ik sprong uit mijn kooi, het schip helde toen over bakboord.

Ik deed de deur van mijn hut open en zag tuigage en kettingwerk over de bak heenkomen. De wachtsman, Jurie Romkes, stond aan stuurboord achter bij het raam. Hij schreeuwde: "Wat haalt de 195 uit?".

## U 9

Toen ben ik ook aan stuurboord gaan kijken. De bemanning die allen te kooi lag, kwam toen ook op de brug. Vlak na de aanvaring had Jurie Romkes de motor direct op stop gezet. Ik heb de UK 195 opgeroepen op kanaal 16 en ben overgegaan op kanaal 10. Ik heb toen langzaam achteruit geslagen richting de UK 195 en heb de positie genoteerd in het logboek. Pos.: 53° 46',6 N, 004° 22',0 O.

Wij zaten toen midden in de noordoostelijke botenlijn van de diepwaterroute. Ik zag een grote rode tanker aan onze bakboordzijde; die ging achter ons langs. Tijdens de aanvaring stoomden wij met een snelheid van 13,4 knopen. Op de stuurboordradar zag ik de tanker in het plot staan. Over de VHF heb ik met de UK 195 elkaars schade doorgegeven en opgenomen. Onze schade bestond uit:

- een afgeknapte voormaststag;
- buizen bakboordzijde en de middenbuis krom van de mast;
- een aantal kleine scherpe inzettingen en verfschade aan de stuurboordboeg;
- deklicht stuurboord achter afgebroken;
- schade aan het stuurboord voortui.

Tijdens het stomen stonden de gieken onder 25° (hoek met de mast), vanwege het mooie weer. Tijdens de aanvaring is de stuurboordgiek overgeslagen naar bakboord tegen de mast aan. De enige visuele schade waarneembaar aan de UK 195 was een stompe deuk aan bakboordachterzijde ter hoogte van de bolder. Rond 14.00 uur heeft eerst de UK 195 op kanaal "Anna" de Kustwacht IJmuiden gesproken en daarna wij, na vergeefse pogingen op kanaal 16.

De bemanningsleden hebben direct na de aanvaring het voorschip en het nettenruim geïnspecteerd. De machinist heeft toen de machinekamer voor bekeken. De voorpijptank, die normaal leeg is, is niet geïnspecteerd. Na enkele kleine reparaties aan de voorstag en stuurboordvoortui konden we onze visreis hervatten. Ik ben nog de mast in geweest voor inspectie en heb geen gescheurde lassen gezien. 's Avonds rond 20.45 uur zijn wij op de Doggersbank gaan vissen. Zaterdag 1 november 2003 kwamen wij rond 05.00 uur 's morgens aan voor definitieve reparatie.

Wachtsman van "Fellowship" PD 156, J. Romkes:

Ik vaar sinds acht jaar aan boord van kotters. Ik vaar sinds vier jaar aan boord van de PD 156. Ik ben in het bezit van de volgende diploma's: SW-V, Marcom A+B, Radarwaarnemer, Pre Sea. Wij zijn op maandag morgen omstreeks 05.30 uur vanaf Urk per auto vertrokken. Omstreeks 06.45 uur kwamen wij aan in Harlingen. Omstreeks 08.00 uur maandagmorgen (27 oktober 2003) vertrokken wij uit Harlingen. Tot 10.30 uur was ik met diverse werkzaamheden bezig aan het dek. Om 10.30 uur ben ik de kombuis in gegaan om het eten te bereiden voor de bemanning. Na het middageten omstreeks 11.45 uur ben ik naar de brug gegaan om Hendrik Klaas Visser af te lossen. Ik was volledig uitgerust en helder toen ik de wacht kreeg overgedragen. We voeren toen net buiten het eerste verkeersscheidingsstelsel. De voorliggende koers was 320° tot 325°, sturend op de Pilot gekoppeld aan het gyrokompas. De vaart bedroeg zo'n 13 knopen. Twee VHF's stonden op kanaal 16. De twee radars stonden op 6 mijls bereik, north up. Twee visplotters stonden bij op Quod 5-10 & 3-10. De stuurboord radar heeft een Arpa-functie en is tevens gekoppeld aan, naar mijn weten, de Quod 3-10, zodat de

targets tevens op de visplotter zijn terug te zien. Er was gering scheepvaartverkeer in de buurt, voor het merendeel collega's die in dezelfde richting stoomden. Het zicht was uitstekend. Er stond weinig wind, ik schatte zo'n kracht 2 à 3 Beaufort, de richting heb ik niet bepaald.

Er stond geringe zeegang. Rond 13.00 uur kreeg ik de UK 195 in de gaten. Deze bevond zich op zo'n 2 à 3 mijl iets voorlijker dan dwars aan mijn bakboord zijde. Ik schatte dat hij noord voorlag met dezelfde snelheid als wij. Hij was bezig met voor ons over te lopen. Ik heb hem niet geplot.

Omstreeks 13.15 uur nam ik een grote rode tanker waar die in het noordoostelijke verkeersscheidingsstelsel voer aan mijn bakboord zijde iets voorlijker dan dwars op circa 3 mijl. Deze heb ik in de Arpa gezet.

Zijn koers en vaart waren 45° tot 48° bij 9 knopen. Deze tanker zou een halve mijl achter ons langs gaan. Wij zouden dus voor hem over lopen.

De UK 195 had ik op dat moment recht vooruit en deze was bezig het verkeersscheidingsstelsel van de diepwaterroute te kruisen. Ik nam waar dat hij dezelfde koers voorlag als ik en schatte de afstand op ongeveer 1 mijl. Ik heb toen al mijn aandacht op de tanker gevestigd ervan uitgaande dat de UK 195 door zou varen.

Een kleine 10 minuten later voeren we het verkeersscheidingsstelsel binnen. De rode tanker had ik toen aan mijn bakboord zijde dwars en was afgevallen. Ik schatte mijn afstand op een kleine mijl. Toen de tanker iets achterlijker dan dwars zat aan mijn bakboordzijde werd ik opgeschrikt door de klap van de aanvaring.

Ik heb voor de aanvaring geen geluidsseinen of een waarschuwing op de VHF waargenomen. Direct na de klap van de aanvaring heb ik de motor stop gezet en op de Pilot hard bakboord uit gegeven.

De UK 195 had zijn gieken buitenboord staan en zijn tuig overboord gezet. Ik ben met mijn stuurboordzijde tegen de bakboord achterzijde van de UK 195 geschampt. Daarna draaide mijn kop af en schampte onze bak en mast het bakboordtuig van de UK 195.

De UK 195 moet zijn snelheid terug hebben genomen om zijn netten overboord te zetten. De plaats van de aanvaring was in het midden van de Noordoostbaan van het verkeersscheidingsstelsel van de diepwaterroute, waargenomen op de visplotter.

Ik heb van de tanker geen dagmerken of geluidsseinen waargenomen.

Kort na de aanvaring kwamen de schipper en de bemanning de brug opgerend.

Exacte tijden weet ik niet meer nauwkeurig. De schipper heeft het commando van me overgenomen en contact gezocht op de VHF met de UK 195.

Tijdens mijn gehele wacht heeft het wachalarm bijgestaan. Tijdens mijn wacht zit ik in de stoel in het centrum van de brug. Om het wachalarm te accepteren moet ik opstaan uit de stoel en recht voor mij het wachalarm resetten. Tijdens de aanvaring zat ik in de stoel.

3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend – zakelijk weergegeven – verklaard:

Schipper van de "Fellowship" PD 156, P. de Boer:

Ik lag te slapen toen ik wakker werd door een klap. Ik merkte dat wij scheef lagen. Ik ging snel mijn kooi uit en vervolgens volgde een tweede klap. Ik deed de deur van mijn hut open en zag dat tuigen en netten over onze bak scheerden. Toen ik op de brug kwam, zag ik dat de wachtsman de kracht al van de motor had gehaald. Ik heb toen contact opgenomen met de UK 195 en met de Kustwacht. De UK 195 had de Kustwacht al eerder opgeroepen. Daarna hebben wij de schade opgenomen. Wij hebben niet lang in het verkeersscheidingsstelsel liggen drijven. Buiten het stelsel zo'n anderhalf uur. De radar heeft een Arpa-functie en "guard rings". Deze laatste worden niet veel gebruikt. De wachtsman heeft mij verteld dat hij de UK 195 wel had gezien, maar dit schip niet op de radar had geplot omdat het ruim voor ons over zou lopen. Hij had wel een grote rode tanker geplot. Hij had dit schip continu met het oog in de gaten gehouden, waardoor hij zijn aandacht voor de UK 195 heeft verloren. Hij had niet gezien dat dit schip was stil gaan liggen om de netten uit te zetten. Als u stelt dat als er een tweede man op de brug zou zijn geweest, deze aanvaring waarschijnlijk niet zou zijn gebeurd, dan moet ik u daarin gelijk geven. Ik waarschuw de wachtslieden regelmatig dat ze altijd goed alert moeten zijn voor scheepvaart in verkeersscheidingsstelsels. Wij passeren deze stelsels altijd loodrecht. Dat doe ik met opzet omdat ik eerder een proces-verbaal heb gehad omdat ik zo'n stelsel niet loodrecht kruiste. Ik weet dat het loodrecht kruisen beter is in verband met uitwijken en omdat je dan het kortst in zo'n stelsel vaart. Dit is de eerste aanvaring geweest die ik in mijn zeemansloopbaan heb meegemaakt. De totale reparatiekosten bedroegen ongeveer f 35.000,- maar daarbij zijn een aantal zaken inbegrepen die niets met de aanvaring te maken hadden. Zo zijn er onder andere giekklummels vervangen. Volgens mij was de wachtsman goed uitgerust.

Schipper van de "Aaltje Jan" UK 195, R.J. de Boer:

Het eerste verkeersscheidingsstelsel waren wij haaks overgestoken. In de tweede baan heb ik een stuk afgesneden. Daar heb ik een proces-verbaal voor gekregen. Ik was van plan om voordat wij het verkeersscheidingsstelsel invoeren de netten uit te zetten. Ik wijs u in een zeekaart aan waar ik stil ging liggen om dit te doen. Daarna wilde ik in de noordoostgaande baan gaan vissen. Vanaf andere vissersschepen zou duidelijk te zien zijn geweest dat ik van plan was om de netten uit te zetten. Dat zouden ze kunnen zien aan de stand van de gieken en de bemanning aan dek. Bij het uitzetten vaar ik eerst zeer langzaam vooruit, daarna, als de wekkers overboord gaan, stop ik de motor. Op deze positie houd ik geen rekening met de stroom omdat die ter plaatse gering is. Bij het uitzetten kan ik door de ramen schuin naar achteren kijken. Het is bekend dat je beperkt manoeuvreerbaar bent als je de netten gaat uitzetten.

Ik weet dat ik met de verkeersrichting mee mag vissen. Dit is een erg rustig vaarwater. Als het erg druk met scheepvaart is, zorg ik er altijd voor dat wij de netten buiten het stelsel overboord zetten. Als ik in een verkeersscheidingsstelsel vis en ik moet gaan halen, dan kijk ik altijd of ik de andere scheepvaart niet hinder.

Ik heb de rode tanker gezien; deze zou ruim voor ons overlopen. Later bleek dat dit schip voor ons was uitgeweken nadat wij in aanvaring waren gekomen.

Ik heb de PD 156 zien aankomen; dat was nog voordat ik de kracht van de motor nam, zo'n tien minuten voor de aanvaring. Ik ben ervan uitgegaan dat zij mij ook zagen en dat zij om ons heen zouden gaan.

Ik was zelf op de brug ten tijde van de aanvaring. Op een gegeven moment lagen wij bij het uitzetten een westelijke koers voor.

Vlak voor de aanvaring heb ik nog een signaal op de misthoorn gegeven. Na de aanvaring zijn wij onmiddellijk gestopt. Volgens mij hebben wij elkaar tweemaal geraakt. Ik leg u aan de hand van een door mij gemaakte schets uit hoe de aanvaringssituatie is geweest en hoe de rode tanker heeft gevaren en hoe ikzelf heb gemanoeuvreed. Ik toon u een en ander ook met behulp van twee houten scheepsmodellen.

Ik heb geen algemeen alarm gegeven omdat iedereen aan dek was en de aanvaring zag aankomen. Ik was door iemand, die met zijn rug naar de bak stond, gewaarschuwd dat de PD 156 eraan kwam en erg dichtbij was. Hij riep naar mij: "Volle kracht vooruit!". Ik heb toen gehandeld om de gevolgen van de aanvaring zo gering mogelijk te laten zijn. Ik was volkomen verrast door het feit dat de PD 156 zo dichtbij was.

Ik heb de tijd en de positie van de aanvaring genoteerd en aan de hand daarvan heb ik andere tijden afgeleid. De positie van de aanvaring was net in de noordoostgaande baan van het verkeersscheidingsstelsel.

Bij het thuishalen van de netten kon ik de schroef niet gebruiken; wij moesten daarom blijven drijven. Ook tijdens het repareren waren wij beperkt manoeuvreerbaar. Ik heb dit de Kustwacht niet expliciet gemeld. Ik heb de Kustwacht wel een aantal andere zaken gemeld.

Wij hadden wat deuken, een paar gebroken kettingen en een gescheurd net.

Naar aanleiding van deze aanvaring vraag ik tegenwoordig over de VHF aan de vissersschepen die bij mij in de buurt zijn of ze mij wel zien.

Ik ben eerder bij de Raad voor de Scheepvaart geweest. Dat was in verband met de bijna-aanvaring met de "Rotterdam".

Wachtsman van de "Fellowship" PD 165, J. Romkes:

Ik was in de nacht van zondag op maandag ongeveer om 24.00 uur naar bed gegaan. Ik ben maandagochtend om 05.15 uur opgestaan. Ik was goed uitgerust. 's Morgens had ik aan dek gewerkt en daarna ben ik gaan koken, want ik ben ook de kok aan boord.

De "guard rings" van de radar stonden niet bij omdat deze in het algemeen zoveel alarmen geven.

Tijdens mijn wacht op de brug zat ik in de stoel. Het uitzicht naar buiten is goed, er is alleen de mast. Om de zeven minuten moest ik daaruit om het wachalarm uit te zetten. Dit gebeurt door op de "reset"-knop te drukken. Dit wachalarm staat altijd

## U 9

bij. De laatste keer dat ik het alarm heb uitgezet, ben ik onmiddellijk weer in de stoel gaan zitten, zonder verder naar buiten te kijken.

Wij zouden ongeveer een halve mijl voor de rode tanker overlopen. Als de passeerafstand minder dan 0,3 mijl zou worden, dan zou ikzelf gehandeld hebben. Ik hield die rode tanker voortdurend in de gaten om te zien of deze geen gekke dingen zou gaan doen. Dat kan wel ongeveer vijf minuten hebben geduurd. Ik heb hierdoor niet meer op de UK 195 gelet. Ik heb ook niet gezien dat deze de tuigen overboord ging zetten, ik had ook helemaal niet verwacht dat ze dat op die positie zouden gaan doen. Ik had de UK 195 voor het laatst gezien toen deze recht voor mij lag. Tot de klap van de aanvaring had ik de UK 195 niet meer gezien. Ik denk dat wij elkaar twee keer hebben geraakt.

Ik ben door de aanvaring niet uit de stoel gevallen.

Vlak na de aanvaring heb ik onmiddellijk de kracht van de motor gehaald; dat was mijn eerste reactie.

Toen de schipper op de brug kwam, heeft hij het van mij overgenomen.

Ik heb de misthoorn van het andere schip pas gehoord nadat de aanvaring al had plaatsgevonden. De rode tanker is uiteindelijk achter ons langs gegaan.

Met "afvallen" zoals dat in mijn verklaring van de Scheepvaartinspectie wordt vermeld, bedoel ik dat de rode tanker iets stuurboorduit is gegaan.

Ik heb geen nauwkeurige tijden vastgelegd. De tijden die in mijn verklaring van de Scheepvaartinspectie worden genoemd, hoeven daarom niet correct zijn. Ik heb met de schipper ook niet over tijden gesproken. Wij hebben de positie van de aanvaring met behulp van de GPS vastgesteld.

Ik heb van deze aanvaring geleerd dat ik beter moet uitkijken.

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

Op 27 oktober 2003 kwam het Nederlandse vissersvaartuig "Aaltje Jan" met vismerk UK 195, in aanvaring met het Engelse vissersvaartuig "Fellowship" met vismerk PD 156. De aanvaring vond plaats rond 12.55 uur. Ten tijde van de aanvaring was de brug van de UK 195 bemand door de schipper en aan boord van de PD 156 was de wachtsman op de brug.

De aanvaring vond plaats in de noordoostgaande baan van de diepwaterroute van het verkeersscheidingsstelsel (VSS) in de positie nabij 53° 46',6 N en 004° 22',0 O.

Er stond weinig wind met een kracht van rond de 2 à 3 Beaufort met weinig zeegang.

Rond 12.45 uur werd de hoofdmotor aan boord van de UK 195 stil gezet om de netten uit te zetten in de nabijheid van het bovengenoemde VSS. In de buurt waren verschillende andere vissersvaartuigen aan het vissen. Plotseling had een van de bemanningsleden aan boord van de UK 195 door dat er een situatie ontstond met gevaar voor aanvaring. Hij waarschuwde de schipper op de brug, maar dit mocht niet baten waardoor kort hierna een aanvaring plaatsvond tussen de UK 195 en de PD 156.

De aanvaring heeft alleen tot materiële schade geleid. Na de aanvaring hebben de schepen informatie uitgewisseld. Nadat de bemanningsleden hadden gecontroleerd of

het veilig was om verder te gaan met vissen, gingen ze verder met visactiviteiten. Hierbij werden de tanken en de machinekamer gecontroleerd op lekkage, wat niet het geval bleek te zijn.

Ten tijde van de aanvaring voer een vrij grote tanker in de buurt. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat de wachtsman aan boord van de PD 156 druk bezig was met de grote tanker die in zijn buurt was, waardoor hij de UK 195 uit het oog heeft verloren. In zijn eigen woorden zegt hij: "Ik werd opgeschrikt door de klap van de aanvaring". Op de UK 195 was men bezig met viswerkzaamheden, waardoor ook hier te laat de PD 156 werd gezien met de bekende gevolgen.

Ik vind het opmerkelijk dat een bemanningslid aan dek van de UK 195 de schipper, die op de brug van de UK 195 was, moest waarschuwen dat er een aanvaring zou gaan plaatsvinden met de PD 156.

Dit is weer een klassiek voorbeeld van slecht uitkijk houden, waardoor er geen of te laat maatregelen zijn getroffen om een aanvaring te vermijden.

Deze aanvaring had voorkomen kunnen worden als men aan boord van beide schepen een goede uitkijk had gehouden en er gebruik gemaakt zou zijn van alle beschikbare middelen aan boord om een aanvaring te voorkomen. Men heeft zich niet gehouden aan de grondbeginselen die in acht moeten worden genomen tijdens het wachtlopen op zee en artikel 7 (uitkijk) in het bijzonder, zoals genoemd in de Bekendmakingen aan de Zeevisvaart nr. 61/1989. Dit gelijkwaardig aan artikel 7 in bovengenoemd bekendmaking (uitkijk) is opgenomen het Collision Regulation artikel 5 van het verdrag Colreg uit 1972.

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

##### **Toedracht**

De "Aaltje Jan" UK 195 was op 27 oktober 2003 om 08.30 uur uit Den Helder vertrokken en ging via het Molengat naar zee. Bij de verkenningston Molengat, omstreeks 09.15 uur, werd een koers bepaald van 349° naar de visgronden, die op zo'n 45 mijl afstand lagen. Het was mooi weer, goed zicht en een kalme zee. Beide radars stonden bij op 6 respectievelijk 12 mijl bereik. Op de voormiddag werd bij het passeren van het verkeersscheidingsstelsel bij Texel de UK 195 door een helikopter van de Kustwacht geverbaliseerd wegens het niet nagenoeg loodrecht kruisen van de verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel.

Rond 12.35 uur werd de schipper geroepen en nam hij de wacht op de brug over van de chef van de wacht. Deze gaf hem een overzicht van de scheepvaart, onder andere een over bakboord naderende grote rode tanker die noordoost voorlag in het verkeersscheidingsstelsel, diverse vissersvaartuigen die al waren gepasseerd, alsmede de "Fellowship" PD 156, die zich stuurboord schuin achter hen bevond op 3 à 4 mijl afstand. Hij had alle schepen geplot en er was geen gevaar voor aanvaring.

Rond 12.45 uur, terwijl de UK 195 zich in de noordoostgaande verkeersbaan bevond, zette de schipper de motor op stationair toerental en werd begonnen met het overboord zetten van de tuigen. Het schip kwam hierbij stil te liggen op een westelijke koers.

## U 9

Plotseling werd vanaf dek geroepen om de motor op volle kracht vooruit te zetten. De schipper liep gelijk naar bakboord en zag de PD 156 op circa 50 meter afstand met volle kracht aankomen. Hij drukte de misthoorn langdurig in, zette de motor vol in zijn vooruit en gaf bakboordroer om het achterschip vrij te varen. Een aanvaring was echter onvermijdelijk en de PD 156 raakte de UK 195 aan bakboord ter hoogte van de messroom, schampte langs en nam het bakboordtuig van de UK 195 mee, dat even later weer losschoot. De tijd van de aanvaring was volgens de schipper van de UK 195 circa 12.55 uur. Hij had dit tijdstip afgelezen op de GPS. Er was geen ernstige schade en nadat de wekkers en het tuig waren gerepareerd, kon er omstreeks 15.10 uur worden begonnen met vissen.

De "Fellowship" PD 156 was op 27 oktober 2003 om 08.15 uur uit Harlingen vertrokken om te gaan vissen op de Doggersbank. Omstreeks 10.15 uur was de PD 156 buitengaats en meldde zich af bij de "Brandaris". De schipper liep de wacht op de brug. De VHF-installaties stonden op kanaal 16. De radars stonden bij, beide op een bereik van 6 mijl. Een van de radars was voorzien van Arpa. Om ongeveer 11.30 uur werd de schipper afgelost om te gaan eten en om circa 12.00 uur kwam er een volgende wachtsman op post. De schipper kwam nog even op de brug, zette het wachtalarm bij op en stak het sleuteltje in zijn zak. Tevens veranderde hij de voorliggende koers van 318° naar 325°. De vaart was ongeveer 13 knopen. De PD 156 bevond zich toen in het verkeersscheidingsstelsel ten noorden van de VL-center boei. Er was, op een aantal meestomende kotters vooruit na, weinig scheepvaart. Na een praatje ging de schipper naar zijn kooi.

Rond 13.00 uur kreeg de wachtsman, zo verklaarde hij, de UK 195 in de gaten. Ter zitting gaf de wachtsman aan dat zijn tijden waren geschat. De UK 195 bevond zich toen op een afstand van 2 à 3 mijl aan zijn bakboordzijde, iets voorlijker dan dwars. Hij schatte dat de UK 195 noordelijk voorlag met dezelfde vaart als de PD 156 en dat hij voorover zou lopen. Hij plote de UK 195 niet.

Omstreeks 13.15 uur nam hij aan zijn bakboordzijde, iets voorlijker dan dwars, op circa 3 mijl afstand een grote rode tanker waar in de noordoostelijke verkeersbaan. Hij zette dit schip in de Arpa. De Arpa gaf een koers van 045° à 048° en een vaart van 9 knopen. De tanker zou een halve mijl achterlangs gaan. Op dat moment zat de UK 195 geschat op één mijl recht vooruit op dezelfde koers als de PD 156 en was bezig om het verkeersscheidingsstelsel te kruisen. Hij ging ervan uit dat de UK 195 door zou varen en besteedde hierna zijn aandacht aan de rode tanker.

Een kleine tien minuten later voer de PD 156 de verkeersbaan binnen. De rode tanker was inmiddels wat afgefallen en zat bakboord dwars op een afstand van een kleine mijl. Toen de tanker iets achterlijker dan dwars zat, werd de wachtsman opgeschrikt door de klap van de aanvaring met de UK 195. Hij had geen geluidsseinen noch een waarschuwing op de VHF gehoord. Hij zette direct de motor op stop en gaf op de pilot hard bakboorduit. Met stuurboordzijde schampte de PD 156 tegen de bakboordachterzijde van de UK 195, de kop ging bakboorduit en de bak en mast schampten het tuig van de UK 195. De aanvaring vond volgens de waarneming van de wachtsman op de plotter plaats nagenoeg in het midden van de verkeersbaan. Van de tanker had hij geen geluidsseinen waargenomen.

De schipper was wakker geworden van de klap van de aanvaring en sprong uit zijn kooi. Het schip helde over bakboord tijdens de aanvaring. Toen de schipper de deur

van zijn hut opendeed, zag hij tuigage en kettingwerk over de bak heen komen. De wachtsman stond aan stuurboord.

Kort na de aanvaring kwamen na de schipper ook de andere bemanningsleden de brug op gerend. De schipper nam het commando over en zocht contact met de UK 195 op kanaal 16 waarna werd overgegaan op kanaal 10. Volgens de wachtsman had hij in de stoel gezeten in het centrum van de brug en had hieruit telkens moeten opstaan om het wachalarm, dat op 7 minuten stond, te accepteren.

De schipper zag op stuurboordradar dat de tanker daarin was geplot, terwijl hij de grote rode tanker aan bakboordzijde zag passeren.

De schade aan boord van de PD 156 bestond uit een afgeknapte staaldraad van het voorstag van de mast, schade aan het stuurboord voortui, een aantal kleine en scherpe inzettingen aan stuurboordboeg, enkele kromme buizen van de mast en een afgebroken deklicht stuurboordachter. De gieken hadden tijdens het stomen onder een hoek van 25° met de mast gestaan en stuurboordgiek was tijdens de aanvaring overgekomen tegen de mast aan.

Omstreeks 14.00 uur hebben beide schepen op kanaal "Anna" met de Kustwacht gesproken. Na enkele kleine reparaties en een inspectie van de mast op gescheurde lassen kon de PD 156 zijn visreis naar de Doggersbank vervolgen, waar 's avonds omstreeks 20.45 uur werd begonnen met vissen. Definitieve reparaties zouden na binnenkomst op zaterdag 1 november worden verricht. Tezamen met een aantal andere te repareren zaken – die niet het gevolg waren van de aanvaring – bedroegen de reparatiekosten circa 16.000 euro.

### **Beschouwing**

Omdat de aanvaring aan boord van beide vissersvaartuigen geen schade van betekenis tengevolge had, noch letsel had veroorzaakt aan een opvarende, heeft de Raad de scheepsramp ter lering onderzocht. De aanvaring vond plaats in de noordoostgaande verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel West Friesland.

#### *De aanvaring*

De PD 156 was bezig met het kruisen van de verkeersbaan.

De UK 195 was de verkeersbaan in gevaren en ging daar zijn netten zetten. Dat had beter, zoals de schipper ter zitting ook aangaf, buiten de verkeersbaan kunnen gebeuren om vervolgens de verkeersbaan onder een zo klein mogelijke hoek vissend binnen te varen. Nu was de UK 195 voor de overige scheepvaart een kruisend vaartuig. De richting van de verkeersbaan ter plaatse is 053°. De PD 156 kruiste op een koers van 325°, vrijwel loodrecht op de richting van de verkeersbaan, zoals het hoort. De UK 195 deed dit op een koers van 349°, dit is 26° afwijkend van loodrecht kruisen van de richting van de verkeersbaan, waarbij hij niet zoveel als mogelijk uitvoerbaar was deze onder een rechte hoek benaderde ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom. Als vuistregel geldt dat de afwijking van het loodrecht kruisen niet meer dan 20° mag bedragen. Ondanks dat hij daar 's ochtends al voor was geverbaliseerd, hield de UK 195 zich dus niet aan de voorgeschreven regel voor het kruisen.

Vervolgens stopte de UK 195 ruim in de verkeersbaan om de netten uit te gaan zetten, waarbij het vaartuig langzaam over bakboord naar een westelijke koers

## U 9

draaide. De bedoeling van het haaks kruisen is een zo kort mogelijk verblijf in een verkeersbaan. Stoppen is niet de bedoeling, ook niet om de netten uit te zetten of te halen.

Waar de schipper van de UK 195 mocht verwachten dat de achter hem varende PD 156 hem zag en wel wat opzij zou sturen indien nodig, mocht anderzijds de wachtsman van de PD 156 verwachten dat de UK 195 zich aan de vaarregels hield en niet zou stoppen bij het kruisen van de verkeersbaan. Het was slecht zeemanschap van de UK 195 om zonder enige waarschuwing te stoppen op amper een mijl recht voor de PD 156 en de in de verkeersbaan naderende rode tanker, die hij daardoor belemmerde in zijn doorvaart. Dit laatste is in strijd met Voorschrift 10i.

De wachtsman aan boord van de PD 156 had al zijn aandacht bij het volgen van de rode tanker over bakboord, waar hij voorover trachtte te lopen. Deze tanker is op een gegeven moment afgefallen naar stuurboord en passeerde beide vissers om de zuid kort na de aanvaring. Helaas keek de wachtsman van de PD 156 niet meer naar voren en zag hij niet dat de UK 195 was gestopt, waarna even later de aanvaring volgde.

Of de rode tanker naar stuurboord week voor de PD 156 is niet duidelijk geworden, het zou evengoed voor de UK 195 hebben kunnen zijn of voor beide. Voor de stomende PD 156 en ook voor de UK 195 toen deze nog stomend was, was de tanker uitwijkplichtig. De UK 195 daarentegen mocht, toen het zijn netten ging stromen om te vissen, de rode tanker die de richting van de verkeersbaan volgde niet hinderen, hetgeen wel het geval was.

De hoofdoorzaak van de aanvaring ligt bij de PD 156, waar niet werd waargenomen dat de UK 195 zijn netten ging zetten en niet werd uitgeweken voor dit vaartuig. De UK 195 handelde niet verstandig en in strijd met de toepasselijke regelgeving door onaangekondigd en onverwacht te stoppen om de netten uit te gaan zetten en door vervolgens ook niet uit te kijken, waardoor niet werd gezien dat de naderende PD 156 niet uitweek en er geen acties konden worden ondernomen om de aanvaring mogelijk te voorkomen. Ook hinderde de UK 195 de naderende rode tanker.

### *Vissen in het verkeersscheidingsstelsel*

Vissersschepen worden in Voorschrift 10, Verkeersscheidingsstelsels van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee 1972, tweemaal genoemd.

Eerst in Voorschrift 10e betreffende het uitoefenen van de visserij in de scheidingszone en vervolgens betreffende het vissen in de verkeersbaan in Voorschrift 10i, als volgt:

- e. Een schip, geen kruisend schip zijnde, of een schip dat een verkeersbaan binnenvaart of verlaat, mag in het algemeen niet een scheidingszone binnenvaren of een scheidingslijn kruisen, behalve:
  - (ii) om de visserij uit te gaan oefenen binnen een scheidingszone.
- i. Een schip bezig met de uitoefening van de visserij mag de doorvaart van een schip dat een verkeersbaan volgt niet belemmeren.

In de verkeersbaan gelden voor vissende vaartuigen dezelfde gedragsregels als voor andere schepen in de verkeersbaan, dat wil zeggen dat er alléén in de algemene richting van de verkeersstroom mag worden gevaren en gevist. Een vuistregel is dat de koers in een verkeersbaan niet meer dan 20° van de algemene richting mag afwijken. In de scheidingszone mag wel in alle richtingen worden gevist, waarbij wel voldoende vrij van de grenzen van de scheidingszone moet worden gebleven. Daartegenover staat de extra verplichting van een vissend vaartuig in de verkeersbaan om de doorvaart van een ander schip in de verkeersbaan niet te belemmeren, dat wil zeggen ook al houdt het vissende vaartuig zich aan de algemeen geldende gedragsregel in de verkeersbaan, te weten varen in de richting van de verkeersbaan, dan moet het toch vermijden de doorvaart van andere schepen te belemmeren. Met andere woorden het moet vermijden de overige scheepvaart tot drastische uitwijkmanoeuvres te dwingen. Wordt echter het stadium van uitwijken desondanks toch bereikt, dan gelden de normale uitwijkbepalingen en moet het schip dat de verkeersbaan volgt, uitwijken voor het vissende vaartuig. Komt het tot een aanvaring dan zal het vissende vaartuig zich allereerst moeten verantwoorden waarom het de scheepvaart in de verkeersbaan hinderde. Indien een vissersvaartuig wil gaan vissen in de richting van de verkeersbaan dient het deze onder een zo klein mogelijke hoek binnen te varen. Enerzijds is er dus een verruiming van de vismogelijkheden in de scheidingszone omdat de overige scheepvaart daar beperkingen opgelegd heeft gekregen, en anderzijds beperkingen van de vismogelijkheden in de verkeersbaan voor vissende vaartuigen, noodzakelijk geacht om de veiligheid van de navigatie van de scheepvaart te bevorderen.

#### *Het uitkijken*

Aan boord van de PD 156 werd niet goed uitgekeken. De wachtsman had de UK 195 nog gezien op circa een mijl vooruit, vervolgens had hij niet meer gekeken en zijn aandacht geheel op de rode tanker gericht. Bij een vaart van de PD 156 van 13 knopen en ervan uitgaande dat de UK 195 gestopt lag, heeft de wachtsman alsdan tenminste vijf minuten voorafgaand aan de aanvaring niet naar de UK 195 gekeken. Hij werd opgeschrikt door de aanvaring.

De schipper van de UK 195 verklaarde dat hij nog om zich heen had gekeken en ook de PD 156 had gezien toen hij de toeren van de motor haalde om de netten te gaan zetten. Dit was om ongeveer 12.45 uur. Vervolgens werd hij vlak voor de aanvaring geroepen vanaf dek om volle kracht vooruit te geven, waarna de aanvaring plaatsvond om 12.55 uur. Dit betekent dat hij circa 10 minuten niet heeft gekeken naar de PD 156 en derhalve ook geen maatregelen heeft kunnen nemen om de aanvaring te voorkomen.

Het niet goed uitkijken is aan boord van vissersvaartuigen de meest voorkomende oorzaak van aanvaringen. Schippers van vissersvaartuigen dienen hier aandacht aan te besteden.

De radar is één van de middelen om uit te kijken. Het gebruik van een "guard ring", te weten het instellen van een afstand waarop er een alarm gaat indien er een contact binnen die ingestelde afstand komt, wordt voor vissersvaartuigen, waar veelal met een enkele man op de brug wordt gevaren, door de Raad aanbevolen.

## U 9

### *Conclusie*

De hoofdoorzaak van de aanvaring is het niet goed uitkijken en daardoor niet uitwijken door de PD 156. Door het zich niet houden aan de gedragsregels geldend voor vaartuigen bezig met de uitoefening van de visserij in een verkeersscheidingsstelsel en ook niet uitkijken door het andere vaartuig, de UK 195, werd niet alleen de achteroplopende collega verrast doch ook het scheepvaartverkeer in de verkeersbaan gehinderd. De UK 195 heeft hierdoor de aanvaring mede veroorzaakt. De schade was gering en er was geen letsel.

### **Leringen**

1. Niet goed uitkijken is wederom de oorzaak van een aanvaring van een vissersvaartuig.
2. Een verkeersbaan dient nagenoeg loodrecht te worden gekruist, onder andere om de tijdsduur in de verkeersbaan zo kort mogelijk te doen zijn. Plotseling stoppen in de verkeersbaan om de netten te zetten en het daarbij belemmeren van de doorvaart van schepen die de verkeersbaan volgen is niet alleen slecht zeeman-schap, het is ook verboden.
3. Indien er een afstandalarmering van de radar zou zijn gebruikt, had mogelijk de aanvaring voorkomen kunnen worden.
4. Het binnenvaren van een verkeersbaan met het oogmerk om, in de richting van de verkeersbaan, te gaan vissen, dient onder een zo klein mogelijke hoek te geschieden.

### **Aanbevelingen**

1. Meer aandacht besteden aan het uitkijken op de brug van vissersvaartuigen.
2. Waar mogelijk de alarmeringsmogelijkheden van de radar gebruiken.

Aldus gedaan door, mr. D. Roemers (plv.) voorzitter, E. Bakker, R.M. Heezius, N.J. Pronk, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door plv. voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 15 juli 2004.

D. Roemers, D.J. Pimentel

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet: [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl) > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart