

## Nr. 7

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 6 november 2006 waarbij het Nederlandse vissersvaartuig "Jacob Senior" HD 21 in aanvaring kwam met het Liberiaanse veiligheidsschip "Vos Rebel".

Betrokkene: wachtsman M. Ellen

Op 6 november 2006 kwam het Nederlandse vissersvaartuig "Jacob Senior" HD 21 in aanvaring met het Liberiaanse veiligheidsschip "Vos Rebel". Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 26 juni 2007 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de wachtsman van het Nederlandse vissersvaartuig "Jacob Senior" HD 21, Marco Ellen, geboren op 3 oktober 1973 wonende: Doorzwin 2230, 1788 KK te Den Helder.

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

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

1. een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vissersvaartuig "Jacob Senior" HD 21;
2. scheepsinformatie betreffende het Engelse veiligheidsschip "Vos Rebel";
3. een kopie van een melding van de Nederlandse Kustwacht over deze aanvaring, inclusief bijlage;
4. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 10 november 2006, opgemaakt door een ambtenaar van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van M. Ellen;
5. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 10 november 2006, opgemaakt door een ambtenaar van Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van J. Bakker;
6. een handgeschreven verklaring van M. Ellen;
7. een kopie van een "Werkbon Visserij", d.d. 10-11-06;
8. een set van elf kleurenfoto's van de schade aan de HD 21 en de "Vos Rebel";
9. een print van de elektronische zeekaart;

## U 7

10. e-mail correspondentie tussen M. Davies van Marine Investigations, E. van Leeuwen van de IVW, T. Prins-Pel van de IVW, P. Harts van Port State Control, E. van Hees van de IVW;
11. een kopie van de bemanningslijst van de "Vos Rebel" d.d. 06 november 2006;
12. een originele zeekaart van het betreffende gebied;
13. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van het KLPD, nr. 2006027324-1 opgemaakt en gesloten op 14 mei 2007.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 7 maart 2008.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart E.J. van Leeuwen.

De voorzitter zette de als betrokkene opgeroepen wachtsman M. Ellen uiteen dat gebleken was dat ten tijde van de aanvaring de heer Ellen niet in het bezit was van enig geldig Nederlands vaarbewijs en dat hij om die reden in deze zaak niet als betrokkene kon worden aangemerkt, en dat er derhalve jegens hem ook geen tuchtrechtelijke maatregel kon worden uitgesproken.

De voorzitter vroeg de heer Ellen of hij bereid was om in deze zaak als getuige door de Raad te worden gehoord, waarop de heer Ellen verklaarde dat hij daartoe bereid was.

De Raad hoorde wachtsman M. Ellen als getuige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

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

#### **A. Het schip**

De "Jacob Senior" HD 21 is een Nederlands vissersvaartuig, toebehorend aan Rederij Jac. Bakker & Zonen. Het schip is in 1960 gebouwd, is 40,20 meter lang, meet bruto 465 registerton en wordt aangedreven door een motor met een vermogen van 2400 pk. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit vijf personen.

#### **B. Het ongeval**

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Matroos/kok/wachtsman M. Ellen:

Ik vaar al zo'n 12 jaar aan boord van kotters. Ik vaar nu al zo'n 4,5 jaar aan boord van kotters van Rederij Bakker. De laatste twee jaar aan boord van de HD 21. Ik ben in het bezit van S-7. Ik volg nu op de zaterdagen de SW-6-cursus op de visserij-school te Urk. Deze cursus duurt een heel schooljaar, alle zaterdagen tot de zomer. Ik ben in het bezit van Marcom B. Met de kerst krijg ik mijn Radarwaarnemer-cursus. Wij zijn 5 november zondagnacht vertrokken rond 22.45 uur vanuit Den Helder. Ik ben na wat werkzaamheden na vertrek rond 24.00 uur middernacht naar mijn kooi

gegaan. Rond 01.30 uur gingen we voor de eerste keer de netten zetten. We maakten vistrekken van circa twee uur. Rond 02.00 uur waren wij klaar aan dek. Ik heb vanaf vertrek twee keer een vistrek van circa 1,5 uur de wacht gehad. Tijdens mijn derde wachtperiode heeft de aanvaring plaatsgevonden.

Naast het verwerken van de vis na de trekken verzorg ik de maaltijden, het klaarzetten, afwassen en koken. De resterende tussenliggende tijd kan ik recreëren, studeren of rusten. Voordat ik op wacht kwam, heb ik 5 à 6 keer een periode van een uur rust gehad schat ik. Maandagavond rond 22.40 uur ben ik op wacht gekomen om de wacht over te nemen van Jacob Bakker. Ik kreeg informatie over de koers, en welke koers te vissen, en informatie over omliggende schepen. We hebben een logboek met instructies over vistijden, dit is een klapper.

Ik had twee suppliers geplot op de radar. De wachtoverdracht duurde circa tien minuten en toen ging de schipper Jacob Bakker naar zijn hut. Ik heb deze schepen meteen in de plot gezet. Bakboordradar stond op 12-mijlsbereik, center gepositioneerd, north up, relative motion. Stuurboordradar stond op 3 mijl met dezelfde instellingen. De vector history tails instelling weet ik niet met zekerheid te zeggen maar waren goed zichtbaar op de radar. De Arpa-vectoren van de geplote echo's staan op beide radars op true vectors. De instelling in minuten weet ik niet. De guard rings stonden niet bij. De instellingen van TCPA en CPA weet ik niet meer. Ik krijg wel eens TCPA- en CPA-alarmeringen door van geplote echo's.

De VHF's stonden bij op kanaal 16, P2 en ik dacht op kanaal 13. Toen ik op wacht kwam, stonden de navigatie- en visverlichting bij. Dit is te controleren via de controlelampjes op de brug. De vislichten heb ik zien branden toen ik op wacht stond en de boordlichten als je aan dek staat.

Het was droog weer, goed zicht. Het was bewolkt, in welke mate weet ik niet. Ik heb wel wat sterren gezien maar geen maanschijnsel. Het schip slingerde licht.

Toen ik op wacht kwam, moest ik de booreilanden, twee dacht ik, nog passeren. Ik weet niet meer of ik er tussendoor moest of alleen moest passeren. Ten tijde van de aanvaring had ik niets dwars zitten. De namen van de platformen weet ik ook niet.

Op wacht komende had ik over stuurboord één supplier op circa één mijl varende en een aantal eilanden op een paar mijl. Het andere schip lag stil.

Het wachalarm stond niet bij toen ik op wacht kwam en ik heb het ook niet bijgezet omdat ik fit was. Ik hoor wel eens wachtschepen, kabelboten, suppliers of dergelijke op kanaal 16, ook tijdens deze wacht. Na op wacht gekomen te zijn en na de wachtoverdracht heb ik koffie gedronken en een sigaretje gerookt en twee schepen in plot gezet.

Ik kreeg op de 3-mijlsradar op 1,5 mijl een echo door aan bakboord, net aan bakboordzijde, bijna recht vooruit. Wij lagen toen 340 graden à 345 graden koers voor. Deze koers lagen wij ook voor toen ik de wacht overnam.

Deze echo zette ik in plot maar hij liep meteen weg. Ik was in de veronderstelling dat dit een valse echo was. De instellingen zoals tune of gain heb ik niet veranderd. Hij heeft een klein puntje gegeven deze echo.

De instellingen van de rain en sea clutter heb ik niet veranderd. Deze stonden volgens mij goed ingesteld.

Dit plotten was rond 23.00 uur. Dit was 15 minuten voor de aanvaring. Wij voeren 6 à 7 knopen. Ik heb mij toen georiënteerd op de radar en visueel op overig verkeer en op het punt van koers veranderen, ook op de elektronische zeekaart.

## U 7

Ik heb niets visueel over bakboord gezien. Op een gegeven moment doemde een schip op net over bakboord boeg. Ik heb geen verlichting gezien van het schip. Hij moet misschien achter de mast gezeten hebben. Bij ons aan boord was de verwerkingsverlichting uit aan dek en onder de bak. Alleen de navigatie- en visverlichting brandde bij ons en de accommodatieverlichting in de gangboorden. Ik liep zittend wacht vanuit de stuurstoel. Hij had geen verlichting aan en ik vermoedde dat hij achter de mast zat. Ik sta regelmatig op en loop even over de brug. Bij de eerste visuele waarneming weet ik niet meer hoeveel de afstand bedroeg. Ik heb direct de kracht van de motor gehaald. Dit was rond 23.15 uur. Direct daarna kwamen wij in aanvaring. Toen ik hem zag, dacht ik dat ik zijn achterschip zag. Ik heb geen dubbel rood gezien, geen heklicht en geen accommodatieverlichting. In zijn stuurboordzijde in de locatie van zijn achterschip zag ik toen een lampje aangaan, dit was het enige. Nadien heb ik ook brugverlichting aan zien gaan. Wij hebben hem alleen geraakt met onze bakboordgiek. Hij is onder onze giek geschoven. Ik heb de motor op stop gezet, maar heb niet meteen achteruit geslagen. Toen was de schipper al op de brug. De positie weet ik niet meer maar ik lag ruim vrij, een paar mijl, van de booreilanden. De schipper stond direct naast mij en heeft de dekverlichting aangedaan. Ik ben op de brug gebleven om radiocontact te maken en ben later afgelost door Henk Tol en deze heeft verder geprobeerd contact te maken. Ik was over mijn toeren. Dit was op kanaal 16 in het Engels. De schipper heeft de bakboordgiek opgetopt. Ik stond aan dek en zag één man met een Aziatisch uiterlijk aan dek komen. Deze riep: "We got troubles in the engine room". Deze man was ook zo weer verdwenen. Op de kont van het schip zag ik dat dit de "Vos Rebel" uit Monrovia was. Er kwam niemand verder aan dek en op de brug heb ik iemand gezien maar deze is niet naar buiten geweest. Deze heeft éénmaal iets uit de brugdeur gebruld. Wij hebben de vislijn bekeken, er is iemand de giek en de mast in geweest. Wij hadden geen schade. Na de aanvaring was ik flink over mijn toeren. Hoelang wij bij de "Vos Rebel" hebben gelegen weet ik niet meer. Nadat er assistentie voor de "Vos Rebel" was gekomen hebben wij onze visreis kunnen voltooien. Ik had voor mijn wacht niet gedronken, ik drink nooit aan boord. Ik was niet onder invloed van verdovende middelen. Ik gebruik ook geen medicijnen. Ik voelde mij fit en uitgerust. Ik heb voor de aanvaring geen geluids- of lichtseinen gehoord of gezien of oproepen op de VHF gehoord, geen dubbel rood, helemaal niets. Wij lopen wacht om de beurt op kooivolgorde.

Schipper J. Bakker:

Ik vaar al zo'n 27 jaar waarvan 20 jaar als schipper. Ik vaar vanaf het begin op de HD 21. Ik ben in het bezit van diploma SW-5, Radarnavigator en Marcom A. Ik heb meer dan vijf jaar geleden nog een veiligheidskursus bij DTC gevolgd. Verder ben ik in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs. Wij zijn zondagnacht rond 23.00 uur vertrokken naar de visgronden door het

Schulpengat naar het Diepe gat. Rond maandagochtend om 01.00 uur zijn wij met vissen begonnen.

Wij maken vistrekken van circa twee uur en na 15 minuten kunnen we de netten weer zetten. Het verwerken van de vis duurt circa 15 à 20 minuten.

Rond 01.15 uur maandagmorgen heeft Henk Tol mijn wacht overgenomen. Elke trek is er een wachtswisseling. Normaal wordt er tijdens de visweek geen onderhoud door de bemanning verricht tussen de trekken/verwerking door.

De aanvaring heeft plaatsgevonden op maandagavond 6 november rond 23.15 uur, zo'n 20 à 25 minuten nadat ik de wacht overgedragen had aan Marco Ellen.

Ik had twee radars bijstaan. Eén radar op 12 mijl (bakboord), en stuurboordradar stond op 3 mijl. De radars staan Centre position, North up en Relative motion. Beide radars hebben een Arpa-functie, Semi Arpa.

Er stonden geen Gaurd rings bij. De echo's van beide radars geven History tails. Ik dacht dat deze op zes minuten staan ingesteld.

Wij hebben geen AIS-ontvanger aan boord. Tijdens het overgeven van de wacht waren wij vissende met een voorliggende gyrokoers van 330 graden, sturende op de Pilot.

Het wachtalarm stond niet bij.

Wij hebben aan boord 3 VHF's. Eén stond op kanaal 16, één op kanaal 13 en één op kanaal P2. De scrambler staat op kanaal P2.

Wij waren vrij van platform K5B toen de aanvaring plaatsvond.

Er waren een aantal collega's, onder andere de HD 7, HD 22 en de HD 4, in onze omgeving aan het vissen. De HD 7 had ik in plot staan op de 12-mijlsradar.

Ik ben te kooi gegaan achter de brug in de schippershut rond 22.45 uur. Rond 23.15 uur schrok ik wakker, ik lag te doezelen, van een lichte schok en schudden van de aanvaring. Toen ik de brug opkwam zag ik een schip, dat later de "Vos Rebel" bleek te zijn, vast zitten onder onze bakboordgiek. De motor was gestopt en de dekverlichting was aan.

Ik heb meerdere malen geprobeerd op te roepen op kanaal 16.

De bemanning was door de aanvaring aan dek gekomen. Deze kon de naam van het schip aflezen. Het bleek de "Vos Rebel" te zijn. De "Vos Rebel" lag vrij van ons, evenwijdig zo'n 5 à 6 meter vrij, onder de bakboordgiek.

Ik heb op kanaal 16 de "Vos Rebel" bij naam opgeroepen in het Engels en daarna de kustwacht Den Helder. Hieraan heb ik de positie doorgegeven.

Na tien minuten kwam er pas iemand aan dek van de "Vos Rebel". Ik heb alleen noodverlichting waargenomen aan boord van de "Vos Rebel". Er brandde geen navigatie-, NUC-, of dekverlichting. Ik heb de bemanning aan dek hier ook nog naar gevraagd.

Ik heb toen mijn bakboordgiek iets opgetopt. Deze lag op zijn stuurhuis.

Visueel had ik geen schade aan mijn voor- en achtertui.

Deze persoon, van Aziatische afkomst, die even aan dek kwam riep: "No engine" en had een zwemvest in zijn handen. Ook is de brug deur door iemand even geopend en weer gesloten.

Er was moeilijk contact, zowel persoonlijk als via de VHF. Tijdens het optoppen naar eigen inzicht is er schade ontstaan aan de "Vos Rebel". Ik ben vrijgevaren door achteruit te slaan.

## U 7

Ik denk dat ik 15 minuten aan hem heb vastgezet. Ik heb toen mijn vislijnen binnengedraaid.

Ik heb nog via kanaal 16 contact gehad met de HD 7 om te controleren of ik goed doorkwam. Rond 23.35 uur was dit. Ik kreeg van de HD 7 door dat de "Vos Rebel" op kanaal 8 zat.

Ik weet niet of Guard ships een apart werkkanaal hebben. Ik hoor ze wel regelmatig op kanaal 16 andere schepen waarschuwen. Ik heb nadat ik los was eerst de kustwacht geïnformeerd en heb de bemanning de schade laten controleren. Op kanaal 8 heb ik toen contact gezocht met de "Vos Rebel" en gevraagd of alles in orde was over en weer. Daarna ging de "Vos Rebel" verder met onderhandelen met de Supply-boot over pompen.

Ik hoorde dat hij water maakte, later via de "Waker", in het visruim. Wij zijn in de buurt gebleven totdat er andere schepen, waaronder de "Arie Visser", ter plaatse waren.

In overleg met de reddingsboot "Arie Visser" en het kustwachtcentrum hebben wij onze visreis voortgezet. Het was toen dinsdagochtend 7 november rond 04.00 of 05.00 uur. Tijdens het overdragen van mijn wacht stonden mijn navigatie- en visverlichting bij en waren werkzaam via de controlelampjes op de brug.

Het zicht was goed. Het was droog weer, bewolkt maar helder zicht. Hoeveel mijl zicht weet ik niet. Het waaide NW 3 à 4 Bft. De zee was rustig en er stond weinig deining.

Het was aan het begin van de visweek en wij waren goed uitgerust. Er wordt aan boord geen alcohol gebruikt. Ik was niet onder invloed van drank of verdovende middelen.

Toen ik de brug opkwam stond de wachtsman bij het voorconsole en had de dekverlichting aangezet. Marco Ellen zei; "Hij doemde ineens op en ik heb alles op stop gegooid".

Aan het KLPD hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Matroos/kok/wachtsman M. Ellen:

Mijn functie op de HD 21 is matroos/kok. Ik vaar al om en nabij de 12 jaar. Altijd aan boord van kotters.

Ik werk nu 4,5 jaar bij de rederij Bakker. Ik zit nu twee jaar op de HD 21 en daarvoor zat ik op de HD 29.

Ik heb mijn S-7 en ben in opleiding op de zaterdagen voor mijn SW-6 op Urk.

Ik ben nu twee maanden bezig met deze opleiding en hij duurt tot volgend jaar zomer. Het ligt er ook aan hoe snel je de deelcertificaten haalt. Met de kerst krijg ik het gedeelte van radarwaarnemer. Ik heb Marcom B.

Bij vertrek uit Den Helder op zondag 5 november 2006, rond 22.45 uur, waren wij met vijf bemanningsleden aan boord. Buiten mij waren verder aan boord: Ruud Krane, Jaap Schilder, Henk Tol en Jaap Bakker. Er waren geen passagiers.

Toen ik aan boord kwam, heb ik eerst een bakkie gedaan en daarna hebben wij het schip klaar gemaakt. Na vertrek heb ik nog wat eten voorbereid en ben rond middernacht naar bed gegaan.

Rond 01.30 uur hebben wij deze reis voor de eerste keer de netten gezet.

Wij maken trekken van gemiddeld twee uur. Het ligt eraan waar je vist. Na uitzetten van de netten en klaar zetten van de bakken etc. was ik klaar en ben weer naar bed gegaan.

Iedere trek heeft iemand anders de wacht. Tijdens het halen en zetten loopt de schipper wacht.

Ik weet niet meer wanneer mijn eerste wacht deze reis was. Wij lopen wacht in een vaste volgorde.

De aanvaring vond plaats tijdens mijn derde wachtperiode.

Tussen mijn wachtperiodes door zorg ik voor het eten en kom ik in actie bij het halen en zetten van de netten en verwerking van de vis. De overblijvende tijd kan ik rusten, leren of wat dan ook. Ook moeten er soms wat reparaties aan het net worden verricht.

Ik weet niet precies hoeveel rust ik voor de aanvaring heb gehad, maar ik schat zo'n vijf à zes keer één uur rust.

Op maandag 6 november 2006 ben ik rond 22.40 uur op wacht gekomen. Ik heb toen de wacht over genomen van Jacob Bakker. Hij vertelde mij welke koers ik moest voorliggen en gaf mij informatie over de om ons heen liggende scheepvaart en andere vissers. In het logboek staat wanneer er gehaald moet worden. Jacob vertelde mij wat over andere vissers en wat supplyboten. Ik heb bij overname van de wacht twee suppliers geplot op de 3-mijlsradar. Ook lagen er iets van drie vissersboten in de buurt.

Ik schat dat Jacob na zo'n tien minuten weg ging naar zijn hut.

Over stuurboord had ik één of twee suppliers op een paar mijl afstand. Eentje liep er gang en eentje lag er volgens mij stil. Het is moeilijk om dat nu weer allemaal terug te halen. Ook waren er wat booreilanden op het radarscherm te zien.

Wij hebben twee radars aan boord. Bij de overdracht stond de bakboordradar op een bereik van 12 mijl en de stuurboordradar op drie mijl. De radars staan zo ingesteld dat ons schip in het midden ligt en zo ook blijft liggen. Het noorden is op het scherm naar boven gericht. De echo's op onze beide radars geven een trail, een staartje. Je hebt long en short trails. Ik weet niet op hoeveel minuten de history trails stonden ingesteld. Als je een echo plot zie je in een display gegevens als koers, vaart etc. van de echo. De vector is de ware koers en vaart van de echo. De vectorlengte weet ik op dit moment niet. Beide radars hebben een Arpa-functie. De guard rings stonden niet bij. Ik moest zelf de schepen plotten. Dit werd niet automatisch gedaan als een contact binnen een bepaalde afstand van ons kwam. Ook stond er geen alarm ingesteld als er een schip binnen een bepaalde afstand van ons schip komt. Ik heb niets aan de instellingen van de radar gewijzigd. Ik weet niet of de radar op manual of auto tune stond ingesteld. Ik weet niet hoe de rain en sea clutter stonden ingesteld. Ik heb daar ook niets aan veranderd. Dat was ook niet nodig want ik had goed beeld.

Toen ik op wacht kwam, stonden de VHF-installaties ingesteld op kanaal 16 en het onderlinge visserijkanaal P2 met scrambler. De andere VHF stond dacht ik op kanaal 13. Toen ik op wacht kwam stond het wachtalarm niet bij. Ik heb deze ook niet bij gezet omdat ik fit was.

De visverlichting, navigatieverlichting bakboord en stuurboord en heklicht stonden aan. Ik heb dat niet daadwerkelijk gecontroleerd, maar op de brug zijn controlelampjes voor de verlichting aanwezig. De vislichten zitten voor mij en heb ik daadwerkelijk zien branden. De boordlichten had ik voor mijn wacht, toen ik aan dek

## U 7

stond, ook zien branden. Onze dekverlichting en verlichting op de bak waren uit. Er brandde alleen zijverlichting onder het brughuis. De verlichting op de brug was uit. Toen ik op wacht kwam op de brug was het droog. Ik had vrij redelijk zicht. Het was wat bewolkt dacht ik, maar ik heb daar niet zo goed op gelet. Ik zag wel sterren, maar heb geen maan gezien. Je let daar ook niet zo op. Het schip slingerde licht. Toen ik op wacht kwam, moesten wij de booreilanden nog passeren. Op onze koers lagen in ieder geval twee booreilanden. Ik weet niet meer of wij tussen de booreilanden door moesten of dat wij ze aan één kant hebben gehouden. De namen van de booreilanden weet ik niet. Ik heb in het verleden wel eens wachtschepen en kabelboten op kanaal 16 gehoord.

Tijdens de wacht van de aanvaring heb ik schepen op kanaal 16 bij de booreilanden horen praten. Ze hadden het over ankeren en heb verder niet op hen gelet omdat zij geen probleem vormden. Nadat ik op wacht kwam heb ik een bakkie koffie gedronken en een peuk gerookt. Ik heb op de radar gekeken en zoals gezegd twee suppliers geplot. Deze vormden geen probleem. Op een gegeven moment, omstreeks 23.00 uur, zag ik op 1,5 mijl van mij een echo op de 3-mijlsstuurboordradar. Dit contact was iets aan bakboord van mijn koerslijn. Wij voeren met een koers van 340 à 345 graden met een vaart van 6,5 à 7 knopen. Deze stonden al door de schipper ingesteld. Na een tijdje zou ik koers moeten wijzigen richting het oosten. Ik heb het contact geplot en zag dat het wegliep. De vector liep weg. Ik veronderstelde dat het een valse echo was. Zo zag het er namelijk uit. Hij gaf een klein puntje. Ik heb mij verder op de omliggende scheepvaart geconcentreerd op de radar en ook visueel. Ook heb ik op de kaart nog even gekeken of wij wrakken of iets dergelijks tegen kwamen. Verder heb ik een shaggie gedraaid en om mij heen gekeken. Ik zat in de stuurstoel. Tijdens mij wacht sta ik regelmatig op en kijk dan rond. Voor de radars hoef ik niet op te staan. Deze kan je vanuit de stoel zien.

Plotseling, omstreeks 23.15 uur, zag ik een schip aan bakboord voor mijn giek opdoemen. Ik had dit schip voorheen niet gezien. Mogelijk heeft het achter onze mast gezeten. Ik weet niet op welke afstand het schip van ons was toen ik het voor het eerst zag. Dit schip voerde geen navigatielichten. Aan dek en onder de bak brandde ook geen licht. Er brandde in het geheel geen licht. Het schip lag met zijn kont naar ons toe. Ik heb niet gezien hoe het schip voor lag. Ik keek het schip in ieder geval schuin in zijn kont.

Toen ik het schip zag opdoemen ben ik gelijk uit de stoel gevlogen en heb de kracht van de motor af getrokken. Vervolgens hebben wij het andere schip geraakt. Ik weet niet hoeveel tijd tussen het stoppen de motor en de aanvaring zat.

Na de aanvaring zag ik op het achterschip aan zijn stuurboordzijde de een klein wit lichtje aan gaan. Dat was de enige verlichting. Later heb ik ook de verlichting in de brug zien aan gaan. Ik zag dat onze bakboordgiek over zijn achterdek heen ging. Ik heb verder niet gemanoeuvreed. De schipper stond gelijk naast mij. Hij heeft achteruit gegeven.

Ik heb verder geen verlichting bij ons aan gedaan. De schipper heeft naar mijn weten onze dekverlichting aan gedaan.

Ik weet niet precies waar de aanvaring heeft plaats gevonden. Het is mij even ontschoten. Het was in de buurt van boorplatformen, maar hun naam weet ik niet. We waren een paar mijl van de platformen en waren deze nog niet gepasseerd. De naam van het visgebied weet ik op dit moment ook niet meer. Ik ben nu erg



zenuwachtig. Na de aanvaring ben ik nog even op de brug gebleven. Ik was over mijn toeren. Dat ben ik eigenlijk nog steeds. Ik ga volgende week wel weer gewoon mee. De week daarop ben ik vrij, mits er niemand ziek wordt.

Henk Tol kwam na de aanvaring ook op de brug.

Het lukte mij niet om op kanaal 16 radiocontact met het andere schip te maken. Ik sprak Engels, hoewel mijn Engels op dat moment door de schrik wel wat minder was. Het andere schip reageerde niet op onze aanroepen.

Henk heeft mij afgelost en ik ben aan dek gegaan. Ik zag op de kont van het schip staan: "Vos Rebel Monrovia".

De schipper heeft de bakboordgiek opgehaald en achteruit gegeven om de vislijn vrij te krijgen.

Ik heb op het andere schip even iemand in de brugdeur gezien en hoorde hem iets roepen. Ik weet niet wat hij zei. Op een gegeven moment kwam er ook iemand met een Aziatisch uiterlijk aan dek en ik hoorde hem roepen dat zij "problems in de engine room" hadden. Deze persoon was daarna gelijk weer verdwenen. Ik heb wel iemand op de brug gezien, maar er kwam verder niemand aan dek. Iemand is toen bij ons in de bakboordgiek en in de mast geklommen. De vislijn is toen bekeken en bleek geen schade te hebben. Buitenom zagen wij ook geen schade aan ons schip. Ik weet niet precies hoe lang wij bij de "Vos Rebel" zijn gebleven. Toen bleek dat wij niet nodig waren, hebben wij onze visreis kunnen voltooien.

Ik ben tijdens mijn wacht van de aanvaring niet van de brug weg geweest. Ik doe dat eigenlijk nooit.

Na de aanvaring was ons visruim nog netjes.

Voor mijn wacht had ik niet gedronken. Wij drinken geen alcohol aan boord als wij varen. Ik was ook niet onder invloed van verdovende middelen. Ik gebruik ook geen medicijnen. Toen ik op wacht kwam voelde ik mij goed. Ik was niet vermoeid. Ik had een rustig weekend gehad en was ook niet naar school geweest.

Ik heb voor de aanvaring geen lichtsignalen gezien. Ook heb ik geen geluidssignalen gehoord en wij zijn ook niet opgeroepen op VHF.

Verder wil ik nog verklaren dat ik het vreemd vind dat het andere schip helemaal niet reageerde op ons oproepen op kanaal 16 en ik vond het ook vreemd dat er na de aanvaring verder niemand aan dek kwam.

Schipper J. Bakker:

Ik ben de schipper van de "Jacob Senior" HD 21. Ik vaar al zo'n 27 jaar en ga nu mijn twintigste jaar in als schipper op de HD 21. Ik vaar alleen op dit schip. Ik heb het diploma SW-5, radarnavigatie, Marcom A en heb een geldig vaarbevoegdheidsbewijs. Ook heb ik meer dan vijf jaar geleden een veiligheidskursus gevolgd bij het DHTC. Deze cursus was op het gebied van veiligheidsmiddelen, EHBO, brandbestrijding etc.

De aanvaring heeft plaats gevonden in de geografische positie 53° 23' N, 003° 21' O. Dat is bij de Western Mud Hole, iets ten noorden van platform K-5-A.

Wij zijn op zondagavond 5 november 2006 om 23.00 uur vertrokken vanuit Den Helder. Ik was goed uitgerust.

Er wordt aan boord geen alcohol gedronken tijdens de reis. Er is wel wat bier, maar

## U 7

dat is meer voor de vrijdag. Er worden ook geen drugs gebruikt. Op het moment van de aanvaring was ik dus niet dronken of onder invloed van drugs.

Buiten mij waren er nog vier andere bemanningsleden aan boord.

Wij zijn via het Schulpengat, buiten de schepenlijn, maandagmorgen omstreeks 01.00 uur, in het Diepegat gaan vissen. Al vissende zijn wij richting de positie gegaan waar later de aanvaring heeft plaats gevonden.

Wij maken trekken van twee uur. Tussen het halen en weer zetten van de netten zit ongeveer 15 minuten. Het verwerken van de vangst duurt ongeveer 15 tot 20 minuten. De wachtverdeling op de brug is als volgt: ik ben vanuit Den Helder naar buiten gestoomd en ben rond 01.15 uur afgelost door Henk Tol. Iedere trek wordt de wacht gewisseld.

Henk is dus weer na twee uur afgelost. Er waren vijf man aan boord en iedereen loopt wacht

De bemanning hoeft tussen de trekken door normaal gesproken geen onderhoud aan het schip te verrichten.

De aanvaring heeft plaatsgevonden op maandag 6 november 2006 omstreeks 23.15 uur. Ik had ongeveer 25 minuten daarvoor de brugwacht over gegeven aan Marco Ellen.

Ik had tijdens mijn wacht twee radars bij staan. De bakboordradar stond ingesteld op 12 mijl, de stuurboordradar op 3 mijl. De radar staat ingesteld op een manier dat mijn schip in het midden zit met het noorden boven. Mijn schip blijft stil staan. De scheepvaart om mij heen beweegt over het scherm. Beide radars hebben een Arpa-functie. Ik had geen guard rings ingesteld. De echo's van schepen op mijn radar hebben een kleine trail achter zich. De instelling van de history trails is zes minuten.

Ik heb geen AIS-ontvanger aan boord.

Toen ik van wacht af ging had ik alleen een andere visser (de HD 7) op de 12-mijlsradar in de plot. Ik zat niet in de scheepvaartroute en hoefde verder niet te plotten. Buiten wat suppliers en andere vissersschepen (HD 4, HD 7 en HD 22) was er geen andere scheepvaart daar.

Toen ik de wacht over gaf waren wij vissende. Er waren nog wat platforms voor ons. De voorliggende gyrokoers was 330 graden en ik stuurde op de automatische piloot. Het wachalarm stond niet bij. De visverlichting en navigatieverlichting waren aan en waren ook brandende. Dit kan ik zien via controlelichtjes op de brug.

Het was droog. Het zicht was redelijk. Het was bewolkt. Er was noordwesten wind, kracht 3 tot 4 Bft. Er was niet veel deining.

Aan boord hebben wij drie VHF-installaties. Deze stonden ingesteld op kanaal 16, kanaal 13 en op de P2. Op kanaal P2 staat een scrambler.

Nadat ik afgelost werd, ben ik rond 22.45 uur gaan slapen in mijn hut achter(op) de brug. Ik lag te doezelen en schrok rond 23.15 uur van geschud. Het was geen klap.

Ik hoorde toen een hoop gebrul van de brug komen. Ik ben gelijk naar de brug gegaan en zag een schip onder onze bakboordgiek. Het andere schip lag vrij van mijn schip op een meter of 4 à 5 afstand. Het lag met ons mee. Marco Ellen stond bij de bediening van de motoren. Marco zei: "hij doemde zomaar op uit het donker. Hij had geen verlichting aan". Ik zag dat de motor al door Marco gestopt was en dat de dekverlichting aan stond. Wij hebben geen Marelec. Ik heb toen gelijk op kanaal 16 in de Engelse taal het andere schip opgeroepen, maar deze reageerde niet.

Mijn bemanning was inmiddels aan dek gekomen. Ik heb hen naar de naam van het andere schip laten kijken en heb toen het schip met zijn naam opgeroepen:

"Vos Rebel". Hierop werd ook niet gereageerd. Ik heb toen de Kustwacht te Den Helder opgeroepen en gezegd dat ik een aanvaring had gehad met de "Vos Rebel" en dat deze niet reageerde. De Kustwacht vroeg om mijn positie.

Ik heb toen de bakboordgiek wat omhoog gezet. De giek lag op zijn brug en kwam hierdoor vrij. Ik had geen schade aan mijn vistuig. Toen kwam er pas iemand op de "Vos Rebel" aan dek. Ik schat dat dit zo'n tien minuten na de aanvaring was. Hij leek van Aziatische afkomst, droeg een zwemvest en riep in het Engels dat hij geen motor had. Ik heb ook iemand in de brugdeur zien staan. Hij keek even en deed het deurtje weer dicht. De "Vos Rebel" was toen, buiten wat noodverlichting, helemaal donker. Er brandde geen navigatieverlichting. Ook geen NUC-verlichting of deklampen.

Omdat ik geen contact met het andere schip kreeg, moest ik naar eigen inzicht handelen. Dit ook vanwege de veiligheid van mijn schip. Ik heb bij de HD 7 gecontroleerd of mijn VHF het goed deed. Ik kwam bij hem gewoon goed door.

Ik ben toen de giek verder omhoog gaan halen en heb de vislijn binnengehaald. Hierdoor ontstond schade aan het dekhuis van de "Vos Rebel". Ik ben achteruit gaan slaan en kwam zo vrij. Ik heb dit gemeld aan de Kustwacht en gezegd dat ik de schade bij mij ging opnemen. Ik heb de bemanning de schade laten bekijken. Iemand is in de giek geklommen. Van de HD 7 hoorde ik dat hij de "Vos Rebel" op kanaal 8 hoorde. Ik weet niet of dat een werkkanaal van Guardschepen is. Ik hoor de Guardschepen wel regelmatig op kanaal 16 als zij andere schepen aanroepen weg te blijven etc. Ik dacht dat booreilanden op kanaal 15 zitten.

Ondertussen had ik al Henk Tol bij mij op de brug geroepen. Ik heb toen op kanaal 8 de "Vos Rebel" opgeroepen. Hij was op dat moment met een supplier aan het praten over pompen. Hij maakte water in het voormalige visruim. Ik vroeg of alles in orde was. Hij zei van wel en ging verder met de supplyboot. Ik weet niet hoe deze supplyboot heette. Wij zijn in de buurt gebleven totdat er op een gegeven moment zoveel schepen bij lagen, waaronder de reddingsboot "Arie Visser".

Omdat wij verder toch niets konden doen zijn wij na overleg met de "Arie Visser" weer verder gegaan. Ik weet niet hoe laat dat was, maar ik schat dat het dinsdagochtend tussen 04.00 en 05.00 uur was. Dit is door de "Arie Visser" doorgegeven aan de Kustwacht. Later bleek er geen chaos in ons visruim te zijn. Verder heb ik niets te verklaren.

U toont mij afdrucken van de plotter van de "Vos Rebel" waaruit blijkt dat de "Vos Rebel" ruim voor de aanvaring tot op het moment van de aanvaring een vrijwel noordelijke koers heeft voorgelegd tijdens het drijven en wij dus de "Vos Rebel" hebben opgelopen en uitwijkplichtig waren. Ik wil daar verder niet op reageren. U vraagt mij waarom er op het moment van de aanvaring geen twee man op de brug stonden. Een extra uitkijk dus.

Er was geen aanleiding voor. Het weer en het zicht waren goed. De radars waren goed ingesteld, er was weinig scheepvaart en het is een gebied waar wij vaak vissen.

## U 7

### 3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad op 7 maart 2008 heeft verklaard:

Matroos/wachtsman M. Ellen:

Het is gebleken dat ik niet in het bezit ben van het diploma SW-7. Ik was in de veronderstelling dat dit wel het geval was. De HD 21 is vroeger vaak door de Scheepvaartinspectie gecontroleerd. Ik stond te boek als matroos. Het is tijdens die controles niemand opgevallen dat ik niet in het bezit was van het diploma SW-7. U vertelt mij dat in verband met het ontbreken van enig zeevaarddiploma ik in deze zaak niet aangemerkt kan worden als betrokkene en dat er derhalve geen tuchtrechtelijke maatregel tegen mij kan worden uitgesproken. U vraagt of ik bereid ben om als getuige door de Raad voor de Scheepvaart te worden gehoord. Ik verklaar dat ik bereid ben om in die hoedanigheid te worden gehoord.

Ik voer ten tijde van de aanvaring al twaalf jaar als wachtsman.

Wij voeren betreffende reis met ons vijven, dat gebeurde regelmatig. Het gebeurde ook wel dat wij met zes man aan boord voeren.

Ik had vijf à zes uur geslapen voordat ik op wacht kwam.

Ik voer op een vislijntje. Van die lijntjes wordt een soort journaal bijgehouden. Het zicht buiten was minstens twee à drie mijl. Ik heb regelmatig met de verreijkijker naar buiten gekeken en ik heb toen geen schip gezien. Ik voer met een raam open.

De radarscanners bevinden zich voor op de portaalmast. Er is geen blinde hoek op de radar naar voren. Door de portaalmast is er wel een kleine blinde hoek in het uitzicht naar buiten, maar in het algemeen is het uitzicht naar buiten goed.

Het wachtalarm stond niet bij; ik weet niet waarom dit het geval was.

Ik liep de wacht in de stoel en hield daarbij voortdurend beide radars, volgens mij zijn ze identiek, in de gaten. Ik kan de radars goed bedienen en ik kan erop plotten. Dit heb ik op school geleerd en in de praktijk. Ik vond dat de instellingen van de radars goed was. Ook de elektronische zeekaart is vanuit de stuurstoel te observeren. Onze snelheid werd vastgesteld met behulp van de GPS.

Volgens mij had ik een platform aan bakboord, maar ik kan mij niet meer herinneren op hoeveel graden dat zat. Ik de tijd dat ik in de visserij zat, heb ik regelmatig contact met platforms gehad.

Voor de aanvaring heb ik geen licht- of geluidsseinen gegeven.

Ik laat u aan de hand van twee houten modellen zien hoe de aanvaring heeft plaatsgevonden. Wij lagen ongeveer dezelfde koers voor.

Ik heb onmiddellijk de kracht van de schroef gehaald. De schipper was heel snel boven en heeft toen het roer omgegooid.

Ik ben er zeker van dat wij het andere schip alleen met de giek hebben geraakt. Ik kan dan ook het gat in de romp van het andere schip niet verklaren. Ik heb niet gezien dat de "Vos Rebel" na de aanvaring dieper is komen te liggen.

Ik heb geen licht op het andere schip gezien; het was helemaal donker. Later zag ik een man met een Aziatisch uiterlijk aan dek die in het Engels tegen ons zei dat ze problemen met de motor hadden. Ze hadden toen inmiddels de brugverlichting aangedaan.

Na de aanvaring hebben wij onze dekverlichting aangedaan.

Ik heb voor de aanvaring helemaal niets op de VHF van de "Vos Rebel" gehoord. Na de aanvaring hebben wij op VHF-kanaal 16 opgeroepen, maar wij hebben op geen enkele wijze contact kunnen maken met het andere schip. Na een paar uur zijn wij weggegaan.

Later is er nog gesproken over de schade aan de "Vos Rebel".

Ons schip is niet in het dok geweest. Ik weet niet of onze bulb is geïnspecteerd.

Ik vaar niet meer in die visserij maar in de baggerij.

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

Op de avond van 6 november 2006 kwam het Nederlandse vissersvaartuig "Jacob Senior" HD 21 op de Noordzee in aanvaring met het Liberiaanse stand-by schip "Vos Rebel".

Die avond voer de HD 21 vissend een noordwestelijke koers met een snelheid van 6 à 7 knopen. Het zicht was zo'n tien mijl en het weer was goed. De wachtsman had de wacht een half uur geleden overgenomen van de schipper. Beide radars stonden bij, één op 12 en één op 3 mijl. Diverse echo's, zoals van vissersvaartuigen, waren daarop zichtbaar op verschillende afstanden. Onverwacht kwam de "Vos Rebel" visueel in zicht op zeer korte afstand. De wachtsman nam snel het motorvermogen terug maar een aanvaring bleef niet uit. De schade aan de HD 21 bleef beperkt tot verfschade maar de schade aan de "Vos Rebel" was aanzienlijk. Er was lekkage en het schip kon maar net drijvend worden gehouden. Hulpvaartuigen brachten het schip naar Den Helder.

Uit het onderzoek blijkt dat de wachtsman van de HD 21 de "Vos Rebel" gedurende zijn wacht niet had opgemerkt. Niet visueel maar ook niet op de radars. De bemanning van de "Vos Rebel" koos ervoor geen medewerking aan het onderzoek te verlenen. Data uit de navigatiecomputer is wel overhandigd. Daarop is te zien dat het schip zich in een zuidoostelijke richting verplaatste met een snelheid over de grond van iets meer dan een knoop en een noordelijk voorliggende koers. Onbekend is of het schip onmanoeuvrbaar of vaartlopend was, navigatieverlichting is niet waargenomen. Verder valt op in dit onderzoek dat de wachtsman van de HD 21 zich voordeed als stuurman maar niet in het bezit was van enig stuurmans-diploma.

Een reconstructie leert ons dat de HD 21 oploper was van de "Vos Rebel" en als zodanig uitwijkplichtig. Hiernaar kan een navigator niet handelen als het schip niet wordt waargenomen. Dat de "Vos Rebel" niet is waargenomen is te wijten aan het niet houden van een goede uitkijk zoals vereist in voorschrift 5 van de Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee. Het is niet aannemelijk dat de "Vos Rebel" geen enkel moment was waar te nemen op de radars. De "Vos Rebel" was een voormalig vissersvaartuig en had evenals de andere vissersvaartuigen in de buurt een duidelijke echo moeten achterlaten op de radarschermen. Mogelijk bevond de echo zich onder de koersflits maar die moet om die reden met regelmaat

## U 7

weggedrukt worden. Dat de wachtsman het schip visueel niet waarnam wijt hij aan het ontbreken van enige verlichting aan boord van de "Vos Rebel". In dat geval had, onder de heersende omstandigheden, een goede visuele uitkijk de kans op eerder waarnemen zo goed als zeker gemaakt. Ik merk daarbij op dat het hiervoor belangrijk is dat alle dek- en accommodatieverlichting uit staat op het eigen schip. De nalatigheden van de wachtsman op de "Vos Rebel" om de aanvaring te voorkomen heb ik niet meegenomen in deze beschouwing.

Zorgelijk in deze zaak is dat de wachtsman van de HD 21 zich 12 jaar lang heeft voorgedaan als bevoegd stuurman en dat de schipper heeft nagelaten dit te controleren. Ik acht echter in dit specifieke onderzoek dat er geen verband is aangetoond tussen het niet bevoegd zijn en het niet houden van een goede uitkijk. Desalniettemin is dit een ongewenste situatie die voorkomen moet worden door de documenten van de bemanning ten alle tijde goed te controleren.

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

#### **Toedracht**

Op zondagavond 5 november 2006 vertrok het vissersvaartuig "Jacob Senior" HD 21 tussen 22.45 en 23.00 uur uit de thuishaven Den Helder. De bemanning bestond uit vijf man, een schipper in het bezit van het diploma SW-5, een machinist met SW-6, een stuurman met SW-5, een stuurman met SW-6 en nog een opvarende, die volgens zijn eigen verklaring in het bezit zou zijn van het (overigens niet meer bestaande) diploma S-7. Deze laatste had de functie van matroos/kok/wachtsman. Allen waren in het bezit van geldige keuringsbewijzen. De schipper was tevens in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs.

Volgens het Minimum Safe Manning Document voor vaargebied 3\* moesten minimaal zes bemanningsleden aan boord zijn. Deze zesde man was deze reis achtergebleven in verband met vakantie.

De schipper van de HD-21 zat reeds 27 jaar op zee en voer al 20 jaar als schipper, altijd op de "Jacob Senior" HD 21. Hij was derhalve uitstekend bekend met het schip.

Na vertrek vanuit Den Helder is het vaartuig via het Schulpengat opgestoomd naar het Diepe Gat en om ongeveer 01.00 uur op maandagmorgen van 6 november 2006 is men begonnen met vissen. Om ongeveer 01.15 uur heeft de schipper de wacht overgedragen aan één der stuurlieden. De HD 21 maakte vistrekken van ongeveer twee uur, na een kwartiertje kunnen de netten weer worden gezet. De visverwerking neemt ongeveer 15 tot 20 minuten in beslag. Iedere trek is er een wachtwisseling. Gedurende de visweek wordt onder normale omstandigheden geen onderhoudswerk verricht door de opvarenden.

De uiteindelijke bedoeling was te gaan vissen in het Western Mud Hole. Dit gebied werd zonder incidenten bereikt. In dit vaargebied staan een aantal productieplatforms waardoor er zich altijd wel een aantal bevoorradings- en wachtschepen (guard-ships) in de buurt bevinden.

Op maandagavond 7 november 2006 tussen 22.45 en 23.00 uur heeft de schipper de wacht overgedragen aan betrokkene, de matroos/kok/wachtsman. Tijdens het overgeven van de wacht stonden op de brug twee radars bij. Bakboordradar stond op het 12-mijlsbereik en stuurboordradar op 3 mijl. Beide radars stonden gecentreerd met noord boven en op relative motion en zij zijn beide voorzien van een Arpa-functie. Van beide radars stonden de guard-rings niet bij, de history tails van de echo's, waarschijnlijk ingesteld op zes minuten, stonden wel bij. Er kwamen wel eens alarmen van TCPA en CPA van in de buurt varende schepen binnen. De schipper kon zich, volgens zijn verklaringen afgelegd ten overstaan van de SI en het KLPD, de exacte instelling van deze alarmen niet herinneren. Beide radars functioneerden naar behoren, hetgeen werd bevestigd tijdens een onderzoek hiernaar door het KLPD op 10 november 2006 te Den Helder nadat het vissersvaartuig na het beëindigen van de visweek hier weer was teruggekeerd.

De "Jacob Senior" HD 21 is niet uitgerust met AIS, wel heeft men de beschikking over een drietal VHF-installaties die zoals gebruikelijk stonden ingesteld op de kanalen 16, 13 en (het gescrembelde kanaal) P2.

Met de HD 21 visten onder andere ook de vissersvaartuigen HD 4, HD 22 en HD 7 in het Western Mud Hole. Na het overdragen van de wacht aan betrokkene is de schipper naar zijn kooi gegaan. De schippershut ligt direct achter de brug.

Voor de matroos/kok/wachtsman was dit op deze reis de derde keer dat hij de wacht had tijdens een vistrek. Voor hij op wacht kwam had hij voorafgaande hieraan vijf à zes keer een uur rust genoten, de resterende tijd had hij zich bezig gehouden met het verzorgen van de maaltijden, de afwas en alles wat hier verder nog bij komt kijken. Verder kon betrokkene naar eigen inzicht zijn vrije tijd besteden aan bijvoorbeeld studeren, rusten en recreëren.

Bij het overkrijgen van de wacht lag het vissersvaartuig een koers van 330° rw. voor, er werd gestuurd op de autopilot. Er was geen uitkijk op de brug omdat de noodzaak hiervan niet werd ingezien, het was goed zicht, droog weer en er stond een westelijke wind met een kracht van ongeveer 2 à 3 Bft. Zowel de navigatie- als de visverlichting stond bij. Het wachalarm stond niet bij toen betrokkene op wacht kwam en hij heeft dit ook niet bijgezet tijdens zijn wacht omdat hij zich voldoende fit voelde. Het was het begin van de visweek. Er was wat onderling VHF-verkeer op kanaal 16 van supplyers, wachtschepen en platforms.

Tijdens de wacht van betrokkene moesten enkele boor- en/of productieplatforms gepasseerd worden. De namen hiervan waren hem niet bekend maar ze waren door hun verlichting wel goed zichtbaar. Tijdens het observeren van de stuurboordradar, die op een bereik stond van 3 mijl, zag de wachtsman een echo even op bakboordsboeg, bijna recht vooruit, op een afstand van ongeveer anderhalve mijl. Hij trachtte deze te plotten maar dat wilde niet lukken omdat de echo steeds weg liep waarop hij ervan uit ging dat het een valse echo was. Betrokkene heeft niets aan de instellingen van gain, clutter en tuning veranderd omdat hij van mening was dat de radars goed waren afgesteld. Dit speelde zich af omstreeks 23.00 uur, het schip liep toen, al vissende, een vaart van ongeveer 6 à 7 knopen. Betrokkene is het radarscherm blijven observeren, heeft zich visueel bezig gehouden met het overige scheepvaartverkeer in zijn nabijheid en heeft ook de nodige aandacht besteed aan de elektronische zeekaart vanwege een op handen zijnde koersverandering. Door betrokkene, die inmiddels even in de stuurstoel had plaatsgenomen, werd aan

## U 7

bakboordzijde niets meer waargenomen totdat, om ongeveer 23.15 uur, plotseling uit het niets, net op bakboordboeg, een geheel onverlicht vaartuig opdoemde. Dit schip kan achter de voormast gezeten hebben zonder dat betrokkene dit kon waarnemen ondanks het feit dat hij regelmatig uit de stuurstoel kwam en even over de brug liep. In elk geval waren aan dek en onder de bak van de "Jacob Senior" HD 21 de werklichten uit, slechts de vis- en de navigatieverlichting stond bij plus de gangboordverlichting rondom de accommodatie. Hoe groot precies de afstand tot het toen nog onbekende schip was toen het in zicht kwam is onbekend, maar dat deze afstand niet echt groot was staat wel vast. Volgens een verklaring van de wachtsman zag hij het scheepje recht of bijna recht van achteren in. Hij haalde gelijk de kracht van de motor maar een aanvaring kon niet meer worden voorkomen. De aanvaring vond plaats vrijwel onmiddellijk nadat het andere schip voor het eerst was waargenomen. Direct nadat de aanvaring had plaatsgevonden kwam de schipper op de brug omdat hij was wakker geschrokken van een lichte schok en een trilling door het schip. Toen de schipper op de brug kwam, was de motor reeds gestopt en de dekverlichting op de "Jacob Senior" werd aangestoken.

Het aangevaren schip, dat de "Vos Rebel" bleek te zijn, zat met haar stuurhuis vast onder de bakboordgiek. Vrijwel alle zich op het dak van het stuurhuis bevindende apparatuur werd door de bakboordgiek vernield, onder andere antennes en het mastje op de schoorsteen. Op de "Vos Rebel" was nergens zichtbare verlichting, geen dubbel rood, geen hek- en/of boordlichten en ook geen accommodatieverlichting. Ook de gehele bemanning van de "Jacob Senior", die inmiddels aan dek was gekomen, heeft geen enkele verlichting gezien op de "Vos Rebel" tot geruime tijd na de aanvaring. De aanvaring vond plaats in positie 53° 43',5 N en 003° 21',5 O, ruim vrij van de productieplatforms K-5-A en K-5-B. Deze platforms zijn op geen enkel moment in gevaar geweest. De schipper van de "Jacob Senior" heeft gelijk op VHF-kanaal 16, overigens tevergeefs, getracht in contact te komen met de "Vos Rebel" en toen dat na herhaalde pogingen niet lukte heeft hij het Kustwacht Centrum van Den Helder van de aanvaring op de hoogte gebracht en de positie van beide schepen doorgegeven, te weten 53° 43,5' N en 003° 21,5' O. De "Vos Rebel" lag volgens de wachtsman van de "Jacob Senior" vast onder de bakboordgiek op een afstand van ongeveer 5 à 6 meter en evenwijdig aan de "Jacob Senior". De wachtsman was er van overtuigd dat hij de "Vos Rebel" alleen maar geraakt had met de giek, maar de beschadigingen aan zowel de "Vos Rebel" als aan de "Jacob Senior" laten een ander beeld zien.

De "Vos Rebel" heeft behalve schade aan de bovenbouw, de relingen en de antennes een groot gat in de romp opgelopen in het voormalige visruim (survivor-room) aan stuurboord. Dit gat zou kunnen zijn ontstaan door de bulbsteven van de "Jacob Senior" HD 21. Of de laatste schade had aan deze bulbsteven is helaas niet vastgesteld, maar wel is zichtbare contactschade geconstateerd aan de bakboordboeg voor en boven het eerste gedeelte van de scheepsnaam.

De schipper van de "Jacob Senior" heeft, omdat hij met niemand op de "Vos Rebel" in contact kon komen, op eigen initiatief en naar eigen inzicht de bakboordgiek opgetopt. De wachtsman was inmiddels van de brug naar het dek van het vissersvaartuig gegaan. Aan boord van de "Vos Rebel" verscheen een opvarende aan dek die te kennen gaf dat er moeilijkheden waren in de machinekamer van het schip. Wie deze opvarende is geweest is niet bekend. Een andere onbekend gebleven



opvarende van de "Vos Rebel" heeft ook iets vanuit de deur van het stuurhuis naar de "Jacob Senior" geroepen maar heeft zich daarna ook niet meer laten zien. Nadat de giek vrij was van het stuurhuis van de "Vos Rebel" bleek dat er geen waarneembare schade was aan het voor- en achtertui. Wel is tijdens het optoppen van de giek meer schade aan de bovenbouw van de "Vos Rebel" veroorzaakt. Na ongeveer 15 minuten vast gezeten te hebben aan de "Vos Rebel" is de "Jacob Senior" vrijgekomen door achteruit te slaan. Toen de schepen vrij van elkaar waren, zijn zonder problemen de vislijnen binnen gedraaid. Aan boord van de "Jacob Senior" is noch aan het schip zelf, noch aan het visgerei, noch aan de giek schade van betekenis geconstateerd. Om te controleren of de VHF-installaties goed functioneerden is contact met de HD 7 gemaakt waarbij alles in orde werd bevonden. Van deze HD 7 werd vernomen dat de "Vos Rebel" op VHF-kanaal 8 werkte met waarschijnlijk een bevoorradingsschip.

De "Jacob Senior" heeft direct daarna op kanaal 8 daadwerkelijk contact gehad met de "Vos Rebel" waarbij bleek dat beide schepen geen hulp van elkaar nodig hadden ondanks het feit dat de "Vos Rebel", een tot stand-by schip omgebouwd vissersvaartuig, water maakte in het voormalige visruim. Dat de "Vos Rebel" daadwerkelijk water maakte is later door het kustwachtvaartuig "Waker" bevestigd. De "Jacob Senior" is op de plaats van de aanvaring stand-by gebleven totdat voldoende assistentie voor de "Vos Rebel" ter plekke was en de situatie stabiel. Onder de te hulp geschoten schepen was onder andere de KNRM-reddingboot "Arie Visser" alsmede een bevoorradingsschip. Beide hadden noodpompen aan boord die op de "Vos Rebel" werden overgezet. In overleg met de reddingboot en het Kustwachtcentrum is de "Jacob Senior" in de morgen van 7 november 2006 tussen 04.00 en 05.00 uur van de plaats des onheils vertrokken en heeft de visreis vervolgd. De "Vos Rebel" is uiteindelijk naar Den Helder gesleept door de sleepboot "Hunter" en gelijk drooggezet bij scheepswerf Visser aldaar.

Deze toedracht is uitsluitend tot stand gekomen door verklaringen afgelegd door de schipper en de betrokken wachtsman aan boord van de "Jacob Senior".

Van de "Vos Rebel" is slechts bekend dat er ten tijde van de aanvaring zeven opvarenden aan boord waren. De kapitein en de drie overige officieren hadden de Ghanese nationaliteit, de kok was Pools en voorts waren er nog twee Indonesiërs aan boord. De kapitein zat slechts enkele dagen aan boord toen de aanvaring plaatsvond. Het schip voer onder Liberiaanse vlag en had als thuishaven Monrovia. De scheepsbeheerder is Vroon Offshore Services B.V., gevestigd te Den Helder. Het vessel overview report van Lloyd's Marine Intelligence Unit vermeldt van de "Vos Rebel" onder meer:

- dat het schip is gebouwd bij de werf Fickers in Foxhol als vissersvaartuig, bouwjaar 1973;
- dat het schip thans dienst doet als Standby Safety Vessel;
- dat het schip geclassificeerd is bij Bureau Veritas;
- dat het schip niet in het bezit is van geldige ISM- en ISPS-certificaten
- dat het schip de huidige naam draagt sinds 6 december 2005
- dat het schip vaart onder Liberiaanse vlag en als thuishaven Monrovia heeft.

Aangezien de "Vos Rebel" vaart onder Liberiaanse vlag heeft de IVW de Liberiaanse autoriteiten diverse malen verzocht mede een onderzoek in te stellen naar

## U 7

de oorzaak van de ramp en de eventuele schuldvraag. Tot op heden is daar van Liberiaanse zijde niet op gereageerd. Op aanraden van één der raadslieden van de firma Vroon weigerden de opvarenden van de "Vos Rebel" een verklaring ten overstaan van het KLPD af te leggen. Op verzoek van scheepsbeheerder Vroon te Den Helder heeft de firma Radio Holland Netherlands de Transas navigatiecomputer uit het stuurhuis van de "Vos Rebel" na aankomst te Den Helder meegenomen ter uitlezing van de daarin opgeslagen gegevens. Desgevraagd verklaarde rederij Vroon er geen bezwaar tegen te hebben dat de relevante gegevens die meer klaarheid in de toedracht van de aanvaring zouden kunnen brengen door Radio Holland aan het KLPD verstrekt mochten worden ten behoeve van het onderzoek naar de oorzaak van de ramp. Ook van de zijde van de "Jacob Senior" HD 21 zijn de data van de visplotter aan Radio Holland overhandigd. Deze gegevens zijn door middels van het programma Quodfish 610 ingelezen in een digitale zeekaart.

### **Beschouwing**

Direct na het openen van de zitting van de Raad door de plaatsvervangend voorzitter vroeg deze betrokkene naar het in zijn bezit zijnde zeevisvaardiploma S-7. Betrokkene bevestigde dat hij dit S-7 diploma in zijn bezit had en dit had verkregen op grond van het feit dat hij weliswaar gezakt was voor het examen SW-6 maar een cijfer 7 (zeven) had voor het onderdeel Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaring op Zee. Bovendien was hij in het bezit van het Beperkt Certificaat Maritieme Radiocommunicatie. Beiden tezamen zouden volgens betrokkene gelijk gesteld zijn aan het bezit van het zeevisvaardiploma S-7. Betrokkene was, volgens eigen zeggen, nog niet in het bezit van het diploma radarwaarnemer. Na ampel onderzoek is gebleken dat het diploma S-7 sinds jaar en dag niet meer voorkomt in de zeevisvaardiplomawet en dat betrokkene om zelfstandig wacht te mogen lopen minimaal in het bezit had moeten zijn van het diploma SW-6. Aangezien betrokkene derhalve niet bevoegd was ten tijde van de aanvaring kan tegen hem geen maatregel van tucht worden uitgesproken. De voorzitter stelde daarop voor betrokkene te horen als getuige en niet als betrokkene. De leden van de Raad stemden hiermee in, evenals de Inspecteur. Nadat op verzoek van betrokkene aan hem was uitgelegd wat dit voor hem inhield ging ook betrokkene akkoord met dit voorstel.

#### *De rol van de reder van de "Jacob Senior" HD-21.*

De scheepsbeheerder of reder is verantwoordelijk voor het juist bemannen van zijn schip of schepen. Volgens het "Minimum Safe Manning Document voor vaargebied 3\*" moesten er bij vertrek vanuit Den Helder op 05 november 2006 minimaal zes bemanningsleden aan boord zijn. Volgens de zeevaartbemanningswet moest de schipper in het bezit zijn van diploma SW-5+ , zijn plaatsvervanger diende in het bezit te zijn van SW-6+ en de stuurman of machinist moest minimaal SW-6 hebben. Uiteraard dienen allen in het bezit te zijn van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs. Deze reis waren er voldoende diploma's aan boord maar in totaal slechts vijf bemanningsleden waarvan er in elk geval één, de opgeroepen getuige, niet bevoegd

was om zelfstandig wacht te lopen. Volgens de matroos/kok/wachtsman was deze bemanningssamenstelling niet ongebruikelijk. De sector kan moeilijk aan personeel komen. Getuige voer in totaal reeds een twaalfal jaren op vissersvaartuigen waarvan de laatste zes jaar bij de reder van de "Jacob Senior". Toen hij in dienst trad heeft getuige aangegeven in het bezit te zijn van het diploma S-7, maar dit is nooit door het rederijkantoor gecontroleerd en ook is er geen kopie van het diploma afgegeven en in de administratie opgenomen. Achteraf blijkt de matroos/kok/wachtsman slechts in het bezit te zijn van een cijferlijst gedateerd 09 juli 1994, waaruit blijkt dat hij niet is geslaagd voor het diploma SW-6. Op deze cijferlijst staat wel vermeld dat hij voor het examen BVA het cijfer zeven heeft behaald en dat de kandidaat is geslaagd voor het diploma Marcom-B. "Men" heeft toen bij getuige ten onrechte de indruk gewekt dat dit totaal resultaat gelijkgesteld kon worden met het bezit van het diploma S-7. Ook bij de rederij was men ervan uitgegaan dat dit gegeven juist was en dat getuige zelfstandig wacht mocht lopen op de vissersvaartuigen waarop hij voer. De scheepsbeheerder, die sinds twee jaar de zaken op kantoor behartigt en daarvoor ook op vissersschepen werkzaam was, heeft nooit in de administratie gecontroleerd of getuige inderdaad voldeed aan de hiervoor gestelde eisen. Uit onderzoek is gebleken dat een dergelijke regeling tot circa 1985 heeft bestaan; onder bepaalde voorwaarden kon een S-7 verklaring afgegeven worden maar deze regeling was in 1994, toen getuige voor zijn SW-6 zakte, reeds lang niet meer van toepassing. Het valt de scheepsbeheerder te verwijten dat hij de "Jacob Senior" HD 21 op 05 november 2006 naar zee heeft laten vertrekken met slechts vijf in plaats van de zes voorgeschreven bemanningsleden. Eén van deze opvarenden, de getuige, was niet in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs en mocht niet zelfstandig wacht lopen omdat hij niet in het bezit was van het hiervoor vereiste zeevisvaartdiploma (SW-6). Dit laatste was en kon bij de schipper van de HD-21 redelijkerwijs niet bekend zijn maar de Raad is van mening dat de schipper hierdoor in ernstige problemen is of had kunnen komen. Hij treft hier echter geen blaam.

*De "Jacob Senior" HD 21*

De HD-21 is op zondagavond 05 november 2006 te omstreeks 23.00 uur naar zee vertrokken. Aan boord waren niet de voorgeschreven zes maar slechts vijf bemanningsleden. Volgens een verklaring had de zesde man een weekje vakantie genomen. Dat met vijf in plaats van zes man werd gevaren was niet ongebruikelijk aan boord van de HD 21. Onderweg naar de visgronden, ongeveer drie uur na vertrek werden voor het eerst de netten gezet, een trek duurde ongeveer twee uur. De visgrond, het Western Mud Hole, werd zonder incidenten bereikt en om ongeveer 22.45 uur op maandagavond 06 november 2006 nam de matroos/kok/wachtsman de wacht over van de schipper om aan zijn derde vistrek van deze visweek te beginnen. De matroos/kok/wachtsman was goed uitgerust en de wacht werd door de schipper op de gebruikelijke manier overgedragen, koers en vaart, in de buurt varende schepen en het te volgen vislijntje etc. Het weer was goed, het was droog, goed zicht en gedeeltelijk bewolkt. Het schip slingerde licht op zeevang en deining. De navigatie- en de vislichten brandden, zo ook de verlichting in de gangboorden naast de opbouw. De werklichten aan dek en onder de bak waren uit. De beide radars stonden bij, bakboordradar stond op het 12-mijlsbereik, stuurboordradar stond op 3 mijl. De

## U 7

bakboordradar stond op vision mode, een soort moderne auto mode met beeldverbetering. Instellingen als gain, tune en rain- en seaclutter (beide 25%) worden automatisch ingesteld. De stuurboordradar stond ingesteld op auto mode en ook hier gaat de instelling van gain, tune, rainclutter (50%) en seaclutter (35%) automatisch. Beide radars zijn voorzien van een Arpa-functie en functioneerden naar behoren. De gebruikelijke instelling is noord boven, relative motion en gecentreerd beeld. De guard rings stonden niet bij, de history trails wel. Waarschijnlijk stonden de TCPA- en CPA-alarmen eveneens bij omdat er wel eens alarmeringen binnen kwamen van geplote echo's. De schipper ging na ongeveer tien minuten weg naar zijn hut direct achter de brug. Er waren twee schepen op de radar zichtbaar, deze werden in plot gezet. Tijdens de geplande trek moest de matroos/kok/wachtsman tussen een tweetal platforms door. Toen hij op wacht kwam stond het wachalarm niet bij en getuige heeft dat ook zelf niet bijgezet. Er was geen uitkijk op de brug aanwezig. Om ongeveer 23.00 uur kwam er op de stuurboordradar, die op 3-mijlsbereik stond, een echo door, een klein puntje, iets aan bakboord, nagenoeg recht vooruit. Deze echo werd door de wachtsman geplot maar liep gelijk weg waarop deze er van uit ging dat het wel een valse echo zou zijn. De wachtsman heeft de instellingen van de radar niet gewijzigd omdat deze naar zijn mening goed ingesteld stonden. Hij heeft verder geen aandacht besteed aan het echootje en zich bezig gehouden met het observeren van de scheepvaart in de nabijheid en met de op handen zijnde koersverandering op het vislijntje. Er stonden drie VHF-sets bij op de kanalen 16, 13 en P2. De snelheid van het vissersvaartuig lag rond de 6 à 7 knopen en volgens de wachtsman stuurde hij een koers van ongeveer 340° à 345°. De radarscanners, welke op de portaalmast vóór staan, hebben geen blinde sector naar voren. Volgens de wachtsman doemde plotseling uit het niets, vrijwel recht voor hem, een geheel onverlicht scheepje op dat mogelijk achter de mast van de "Jacob Senior" gezeten heeft. De wachtsman zat op dat moment in de stuurstoel van waaruit hij alles goed kon overzien. Hij verklaarde dat hij het scheepje, naar zijn mening, van achteren in zag. Hij heeft geen melding gemaakt van zichtbaar schroefwater van het scheepje. Gelijk na het in zicht komen van het schip heeft hij de kracht van de motor gehaald maar een aanvaring kon, vanwege de dichtbij situatie, niet meer worden voorkomen. Het tijdstip van de aanvaring was 23.15 uur in positie 53° 43' N en 003° 21' O. De schipper was gelijk op de brug en zag dat het andere vaartuig vast zat onder de bakboordgiek van de HD 21 en dat het hieraan vrijwel evenwijdig lag. Getracht werd via VHF-kanaal 16 contact te maken met het schip waarvan inmiddels was vastgesteld dat het de "Vos Rebel" met thuishaven Monrovia was. Geluids- en/of lichtseinen werden noch voor noch na de aanvaring door de schepen gegeven. Naar de mening van de wachtsman op de "Jacob Senior" werd de "Vos Rebel" uitsluitend geraakt met de bakboordgiek. Hierbij werd een groot gedeelte van de antennes en het mastje op de schoorsteen bovenop het stuurhuis als het ware weggemaaid, terwijl ook de railing van de "Vos Rebel" ernstig werd beschadigd. Naar aanleiding van de beschadigingen aan de "Jacob Senior" aan bakboordboeg mag worden aangenomen dat het gat in het voormalige visruim van de "Vos Rebel" aan stuurboordzijde is veroorzaakt door de bulbsteven van de "Jacob Senior". Voor zover bij de Raad bekend, is de eventuele schade aan deze bulbsteven niet opgenomen door middel van een droogzetting of een duikeronderzoek. Tijdens de aanvaring zijn de voor- en achtertuien van de giek niet gebroken en omdat op de "Vos Rebel" geen activiteiten werden waargenomen,

besloot de schipper de giek op eigen initiatief en naar eigen inzicht op te toppen om zodoende vrij te komen van het aangevaren schip. Aan dek van de "Vos Rebel" verscheen uiteindelijk een man met een Aziatisch uiterlijk die iets riep in de trant van: "We got troubles in the engineroom". Ook werd er iemand in het stuurhuis gesignaleerd en werden er twee kleine (noodverlichtings-?)lampjes gezien, één op de brug en één nabij het achterschip. Nadat de giek opgetopt was en de "Jacob Senior" door achteruit te slaan was vrij gemanoeuvreerd, werd geconstateerd dat de HD 21 vrijwel geen schade had aan het schip zelf en evenmin aan de giek en het visgerei. Uiteindelijk werd VHF-contact met de "Vos Rebel" op kanaal 8 gemaakt en beide schepen gaven elkaar te kennen geen directe assistentie nodig te hebben. Door de "Jacob Senior" was inmiddels ook de kustwacht van de aanvaring op de hoogte gebracht en de nodige hulpverleningsinstanties werden in kennis gesteld. Uiteindelijk heeft de "Jacob Senior" zijn visreis vervolgd en is op vrijdag 10 november 2006 de haven van Den Helder binnen gelopen.

Op 14 november 2006 zijn door de firma Radio Holland Netherlands te Den Helder de data van de visplotter uitgelezen en door middels van het computerprogramma Quodfish 610 op een digitale zeekaart geprojecteerd. Hieruit bleek dat het schip vissende was met een grondkoers van 314°. Deze koerslijn bleek recht over de "Vos Rebel" en in het verlengde daarvan over platform K-4-A te lopen. Uit ervaring is bekend dat mogelijk door de felle oranje gekleurde werkverlichting van dit platform de "Vos Rebel" visueel verloren is gegaan.

De schipper van de "Jacob Senior" HD-21 valt te verwijten dat hij een niet daartoe bevoegde opvarende zelfstandig wacht heeft laten lopen. Nu dat toch geschiedde had hij hem expliciet dienen te wijzen op de gevaren die bestaan in de nabijheid van fel verlichte productieplatforms. Navigatie- en andere verlichting van kleine scheepjes kan gemakkelijk verloren gaan in deze achtergrondverlichting.

#### *De "Vos Rebel"*

De "Vos Rebel" is een tot stand-by schip omgebouwd ex-Nederlands vissersvaartuig dat is gebouwd in 1973 bij de werf Fikkers in Foxhol. Het meet 97 tonnes dwt. en heeft een lengte van 33,5 meter. Het schip voer ten tijde van de aanvaring onder Liberiaanse vlag en had als thuishaven Monrovia. Het schip is in beheer bij Vroon Offshore Services B.V., gevestigd in Den Helder. De kapitein had de Ghanese nationaliteit en zat pas enkele dagen aan boord toen de aanvaring met de "Jacob Senior" HD 21 plaatsvond. Volgens de bemanningslijst waren er in totaal zeven opvarenden aan boord. Van de "Vos Rebel" is verder weinig bekend. Op aanraden van de juridisch adviseur van de kapitein weigerde deze een verklaring ten overstaan van de SI en/of het KLPD af te leggen. Wel is de Raad in het bezit van een kopie van het op 08 november 2006 door de kapitein opgemaakte en ondertekende Seaprotest. Hierin staat ondermeer dat de aanvaring plaatsvond om ongeveer 23.15 uur op 06 november 2006 in een positie ongeveer 2,3 mijl OZO van platform K-4-A. Deze gegevens komen goed overeen met de opgave van de "Jacob Senior". Tevens staat in dit seaprotest dat het schip aanzienlijke (niet nader gespecificeerde) schade heeft opgelopen, in het bijzonder in de survivor's room (het voormalige visruim). Met pompen kon het schip het binnenstromende water maar net de baas blijven. Niemand van de opvarenden raakte gewond bij de aanvaring. De juridisch

## U 7

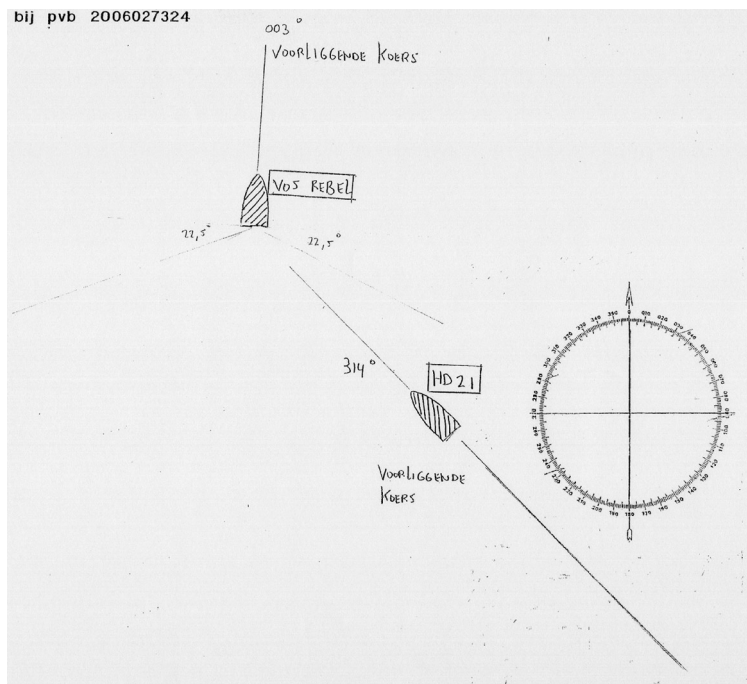
adviseur van de kapitein heeft gezegd dat de kapitein ten tijde van de ramp alleen op de brug was. Door diverse in de buurt varende supply-schepen werd assistentie verleend en werden (lucht-) pompen al dan niet voorzien van compressoren overgezet op de

"Vos Rebel". Nadat de situatie was gestabiliseerd, waarbij het vrijboord van de "Vos Rebel" nog slechts ongeveer vijf centimeter bedroeg tegen normaal vijftig centimeter, werd toestemming gevraagd en verkregen om de "Vos Rebel" naar Den Helder te brengen. Buiten de bevoorradingschepen die te hulp waren geschoten waren ook de "Waker" en de KNRM-reddingboot "Arie Visser" ter plaatse, waarbij de "Waker" als on-scene-coördinator fungeerde. Uiteindelijk is de "Vos Rebel" door de sleepboot "Hunter" onder contract naar Den Helder versleept en daar gelijk drooggezet in een dok van een lokale scheepswerf. Daar werd de totaal opgelopen schade aan de

"Vos Rebel" vastgesteld en deze bleek aanzienlijk te zijn. Er werd zelfs gesuggereerd dat de "Vos Rebel" mogelijk "total loss" zou worden verklaard. De "Vos Rebel" is niet op eigen kracht naar Den Helder gevaren omdat de hoofdmotor kennelijk niet naar behoren werkte. De "Vos Rebel" beschikte over een op de brug opgestelde navigatiecomputer. Op verzoek van de scheepsbeheerder, Vroon te Den Helder, heeft Radio Holland Netherlands deze navigatiecomputer ter uitlezing meegenomen naar de wal. Vroon Offshore services reageerde positief op het verzoek van het KLPD hen een kopie van de hierop staande data ter hand te stellen. Op 9 november 2006 is deze navigatiecomputer door Radio Holland uitgelezen. In de playback-mode was een nauwkeurig beeld te zien van de gevaren track voorafgaande aan de aanvaring. Hieruit bleek dat de "Vos Rebel" kennelijk varende was, zonder snelheid door het water te lopen en dus "dreef". Deze gegevens zijn afkomstig van het GPS-navigatiesysteem in combinatie met de opgeslagen gegevens van het gyrokompas van de "Vos Rebel". De op deze manier verkregen gegevens zijn vervolgens geprojecteerd op een elektronische zeekaart, waarvan een dertigtal schermafdrucken zijn gemaakt. Op deze afdrucken zijn op het bijscherm ondermeer te zien: "ship" gevolgd door de datum "01:00 E" gevolgd door het tijdstip van de opname (UTC + 1 uur)/primary GPS, gevolgd door de geografische positie/COG, gevolgd door de koers over de grond/SOG, gevolgd door de snelheid over de grond/HDG, gevolgd door de (gyro-)koers/LOG, gevolgd door de afgelegde afstand in het laatste uur (de grondsnelheid). Radar en AIS waren niet op de navigatiecomputer aangesloten en informatie betreffende schepen in de nabijheid van de "Vos Rebel" was hierdoor niet beschikbaar.

Uit de data van het laatste uur voor de aanvaring bleek dat de "Vos Rebel" drijvende was met een COG (grondkoers) tussen de 117° en de 130° en een SOG (grondsnelheid) variërende van 1,0 tot 1,5 knopen. Deze snelheid is naar alle waarschijnlijkheid de stroomsnelheid ter plaatse van de aanvaring en de snelheid door het water zal 0 (nul) knoop geweest zijn.

Omdat de "Vos Rebel" dreef met een voorliggende koers tussen de 341° en 014° en de HD-21 vissende was met een voorliggende koers van 314° leert een reconstructie dat de HD-21 de "V.R." opliep zoals bedoelt in voorschrift 13 van het BVA 1972. De HD-21 was, ondanks het feit dat zij vissende was, uitwijkplichtig.



De kapitein van de "Vos Rebel" valt te verwijten dat hij niet voldoende heeft opgelet c.q. geen goede uitkijk heeft gehouden. Zijn raadsman heeft gezegd dat hij, de kapitein, ten tijde van de aanvaring alleen op de brug was. Het is zeer waarschijnlijk dat de "Vos Rebel" inderdaad technische problemen had die nog niet opgelost waren toen het schip geruime tijd na de aanvaring naar Den Helder werd gesleept. De kapitein van de "Vos Rebel" heeft de scheepvaart in zijn omgeving niet op de hoogte gesteld middels een PAN PAN- of soortgelijk veiligheidsbericht van de ondervonden technische problemen die er waarschijnlijk de oorzaak van waren dat hij al geruime tijd lag te drijven. Bovendien valt niet uit te sluiten dat de "Vos Rebel" door de technische problemen een volledige 'black-out' had waardoor de navigatie- en andere verlichting niet geheel of geheel niet werkte. Aangezien de "Vos Rebel" op generlei wijze kenbaar heeft gemaakt dat zij onmanoeuvrerbaar was, had zij bij nadering van de "Jacob Senior" en toen deze alleen een aanvaring niet meer kon voorkomen, zodanig moeten handelen dat dit misschien nog wel mogelijk was geweest.

## U 7

### *Conclusie*

Ondanks het feit dat er van de "Vos Rebel" bijzonder weinig bekend is, gaat de Raad er vanuit dat beide schepen, de "Jacob Senior" HD 21 en de "Vos Rebel" schuldig zijn aan de aanvaring. Op de "Jacob Senior" is duidelijk onvoldoende uitkijk gehouden, de wachtsman was alleen op de brug en was bovendien niet bevoegd om zelfstandig wacht te lopen. Dit laatste betekent geenszins dat het ontbreken van de bevoegdheid van de wachtsman aan het gebeurde heeft bijgedragen. Op de "Jacob Senior" is onvoldoende gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de radars bieden. De guard-rings stonden niet bij en ook van de mogelijkheid om de koersflits met een zekere regelmaat te onderdrukken is geen gebruik gemaakt. Het weglopen van een echo houdt niet per definitie in dat deze vals is en als zich iets dergelijks voordoet is extra waakzaamheid geboden.

Uiteraard had de "Jacob Senior" als oploper voor de "Vos Rebel" moeten uitwijken maar dat was niet meer mogelijk door de "close-quarter-situation" die eigenlijk al bestond voor de "Vos Rebel" daadwerkelijk in zicht kwam.

### **Leringen**

1. Schippers dienen er niet voetstoots vanuit te gaan dat bemanningsleden die bij hen aan boord geplaatst worden in het bezit zijn van de juiste diploma's en vaarbevoegdheden.
2. Het houden van goede uitkijk is zeer belangrijk, in het bijzonder in vaargebieden waar veel hel verlichte platforms, booreilanden en andere obstakels staan opgesteld. Door deze verlichting kan door schepen gevoerde navigatieverlichting onvoldoende zichtbaar zijn, met alle gevolgen van dien.

### **Aanbevelingen**

1. Scheepsbeheerders dienen erop toe te zien dat de door hen gereede schepen naar zee vertrekken met een bemanning die geheel voldoet aan de eisen van het "Minimum Safe Manning Certificate".
2. De reders moeten sollicitanten vragen de in hun bezit zijnde diploma's en vaarbewijzen daadwerkelijk te tonen en daarvan een kopie te bewaren in hun administratie.
3. In vaargebieden met veel hel verlichte mijnbouwinstallaties waarin navigatieverlichting kan "ondersneeuwen" zonodig een extra uitkijk plaatsen.
4. Altijd dient men met minimaal één VHF-installatie op kanaal 16 uit te luisteren.
5. De verantwoordelijke overheidsinstanties dienen beter en frequenter te controleren of uitvarende schepen voldoen aan de bemanningseisen.
6. Als een schip technische problemen krijgt waardoor het onmanoeuvrbaar wordt, moet de in de buurt varende scheepvaart hiervan op de hoogte gebracht worden door middels van een veiligheidsbericht (Sécurité-bericht) of een PAN PAN-bericht.
7. Als er sprake is van een éénmanswachtbezetting dient het wachalarm altijd bij te staan. Zo mogelijk dient dit wachalarm gekoppeld te zijn aan de stuurautomaat.



**Beslissing**

Een maatregel van tucht is niet aan de orde.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plaatsvervangend voorzitter, A.J. Both, N.J. Pronk, J. van Urk en J.F. Jongbloed, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel en uitgesproken door de plaatsvervangend voorzitter mr. D. Roemers, ter openbare zitting van de Raad van 7 maart 2008.

D. Roemers  
plaatsvervangend voorzitter

D.J. Pimentel  
secretaris

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