



Bestuurskern  
Dir.Maritieme Zaken  
T.a.v.  
Postbus 20904  
2500 EX Den Haag

**ILT**  
Scheepvaart  
Analyse en Ontwikkeling en  
Ongevallenond  
Weena 723  
Rotterdam  
Postbus 16191  
2500 BD Den Haag  
www.ilent.nl

**Contactpersoon**  
Meld- en Informatiecentrum  
T 088 489 00 00  
F 010-2023520

**Datum**  
14 februari 2014

## memo

Een confrontatie op 2 februari 2014, tussen de Japanse walvisvloot en schepen van de Sea Shepherd organisatie, heeft geresulteerd in fysiek contact tussen de Bob Barker van Sea Shepherd en de Japanse Yushin Maru No. 2. Naar aanleiding daarvan is de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder de Inspectie), in de rol van expertisehouder, verzocht door DGB Directie Maritieme Zaken een verslag van bevindingen op te maken.

### **Beschikbare informatie**

Over de incidenten is de volgende informatie beschikbaar en beoordeeld:

- Film en fotomateriaal van Sea Shepherd van de activiteiten daar ter plaatse
- Filmmateriaal van internet van het contact vanaf beide betrokken schepen;
- Verslag van de kapitein van de Bob Barker;
- Press release, Japans Fisheries Agency.

Uit het bovengenoemde materiaal is het volgende vast te stellen.

Gedurende een tijdsbestek van uren vinden er intimiderende en agressieve scheepsbewegingen plaats tussen 3 Japanse schepen en schepen van Sea Shepherd. Duidelijk is op te maken dat het de intentie van de Japanse schepen is, om de Sea Shepherd schepen te hinderen of uit te schakelen. Dat uitschakelen wordt getracht door middel van draden die achter de schepen hangen. Door steeds vlak voorlangs de Sea Shepherd schepen te varen wordt getracht deze draden in de schroeven van de schepen te krijgen.

Deze langdurige confrontatie vindt uiteindelijk een hoogtepunt in fysiek contact tussen de Bob Barker en de Yushin Maru 2. Hierbij komen het voorschip van de Bob Barker en het achterschip van de Yushin Maru 2 met elkaar in aanraking. Dit contact veroorzaakt schade aan de Bob Barker en het is onbekend of de Yushin Maru 2 schade heeft opgelopen maar gezien de manier van contact kan ernstige schade zo goed als zeker uitgesloten worden.

### **Het werkgebied van de Inspectie**

De Inspectie heeft een verantwoordelijkheid als het gaat om het toezicht op de veiligheid van schepen onder Nederlandse vlag en handhaving van regelgeving waarvoor de Inspectie aan de lat staat. Voor in Nederland geregistreerde pleziervaartuigen heeft de Inspectie een zeer beperkte rol en die ligt niet op het

operationele vlak, uitrusting of bemanning van de schepen. De handelingen van de schepen zijn getoetst aan de algemeen geldende regelgeving die betrekking hebben op deze incidenten zoals de verkeersregels en de gebruiken van goed zeemanschap.

**ILT**  
Scheepvaart  
Analyse en Ontwikkeling en  
Ongevallenond

**Datum**  
14 februari 2014

### **Feitenrelaas**

Hoewel de directe aanleiding voor dit verslag van bevindingen het fysieke contact tussen twee schepen is geweest, kan dit contact niet los worden gezien van de urenlange confrontatie die daaraan voorafging. Als er de intentie is om schepen uit te schakelen kan fysiek contact bijna niet uitblijven. Dat uiteindelijk twee schepen tegen elkaar varen leek slechts een kwestie van tijd als je de intimiderende vaarbewegingen op beeldmateriaal gadeslaat.

Toetsing aan het beschikbare toetsingskader: de verkeersregels en het begrip "zeemanschap" zoals omschreven in het "Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972" acht ik hier niet aan de orde. Het verdrag geldt voor verkeersdeelnemers op zee. In dit specifieke geval is het doel van de activiteiten die de schepen bezigen niet om deel te nemen aan, of uit te maken van, het scheepvaartverkeer. De schepen zijn hier ingezet als middel om andere schepen uit te schakelen of minimaal te hinderen. Gelet op het doel van genoemde bepalingen is het niet aan de orde om bewust opgezochte incidenten met dit toetsingskader te beoordelen.

Gezien de intimiderende en agressieve scheepsbewegingen voorafgaand aan het uiteindelijke contact is de mogelijkheid aanwezig dat er bewust tegen elkaar aan is gevaren. Een dergelijke handelswijze valt buiten het werkgebied van de Inspectie.

### **Conclusie**

Dat de schepen tegen elkaar aan zijn gevaren kan niet los worden gezien van de reeks intimiderende en agressieve scheepsbewegingen die daar al gedurende uren plaatsvonden. Als de intentie aanwezig is om schepen uit te schakelen kan fysiek contact bijna niet uitblijven.

Gedurende de scheepsbewegingen is gelegenheid geweest om gevaar uit de weg te gaan. Het is een vrijwillige keuze geweest van de gezagvoerders om risico te nemen waaruit een aanraking kan ontstaan. De dusdanige handelswijze van de bemanning van een Nederlands pleziervaartuig valt niet in het werkgebied van de Inspectie. Indien er sprake is van bewust fysiek contact opzoeken valt dit buiten het werkgebied van de Inspectie. De Inspectie ziet geen aanleiding om verder onderzoek in te stellen.