

Nr. 5

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het op de rotsen lopen van het Nederlandse vrachtschip "Frisiana", varende ten noordoosten van Kristiansund, doordat de kapitein tijdens zijn wacht in slaap was gevallen.

Betrokkene: kapitein M.J.P. Sijbranda.

Op 8 december 2000 is het Nederlandse vrachtschip "Frisiana", varende ten noordoosten van Kristiansund, Noorwegen, op de rotsen gelopen, doordat de kapitein tijdens zijn wacht in slaap was gevallen.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 7 juni 2001 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheeps-ramp is te wijten aan de schuld van de kapitein van het Nederlandse vrachtschip "Frisiana", Marten Johannes Pier Sijbranda, wonende te Sneek.

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 vrachtschip "Frisiana";
2. een fotokopie van een scheepsverklaring, opgemaakt d.d. 9 december 2000;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaart-inspectie, houdende een verhoor van kapitein M.J.P. Sijbranda;
4. een fotokopie van een verklaring van eerste stuurman L. Kubiak, d.d. 11 december 2000;
5. een fotokopie van een verklaring van matroos A.D. Da Cruz Fonseca, d.d. 11 december 2000;
6. een fotokopie van een verklaring van matroos A.S. Gomes, d.d. 11 december 2000;
7. een fotokopie van het bemanningscertificaat van het ms. "Frisiana" nr. 4875/2000, d.d. 12 september 2000 en een fotokopie van het bemanningscertificaat van het ms. "Frisiana" nr. 10495/2000, d.d. 27 december 2000;
8. de gebruikte Noorse zeekaart nr. 36;
9. een fotokopie van een beëdigde vertaling van een afschrift van aangifte van het politiebureau Kristiansund, d.d. 08 december 2000;
10. een fotokopie van een concept-brief d.d. 2 april 2001, kenmerk SI/B&A/JPS/1193, van de Scheepvaartinspectie aan Scheepvaartonderneming Frisiana C.V. (zie 14);

U 5

11. een fotokopie van een concept-brief d.d. 11 april 2001, kenmerk SI/B&A/JPS/1203, van de Scheepvaartinspectie aan Scheepvaartonderneming Frisiana C.V. (zie 16);
12. een fotokopie van het bemanningscertificaat van het ms. "Frisiana" nr. 3914/2001, d.d. 9 mei 2001.

Door de raadsman van betrokkene werden ter zitting aan de Raad overhandigd:

13. een fotokopie van een brief d.d. 18 augustus 2000, kenmerk SI/B&A/JMK/1079, van J.K. Metzlar van de Scheepvaartinspectie aan Scheepvaartonderneming Frisiana C.V.;
14. een fotokopie van een brief d.d. 5 april 2001, kenmerk SI/B&A/JPS/1193, van de Scheepvaartinspectie aan Scheepvaartonderneming Frisiana C.V. (zie 10);
15. een fotokopie van een brief d.d. 6 april 2001 van Scheepvaartonderneming Frisiana C.V. aan de heer Schuiten van de Scheepvaartinspectie;
16. een fotokopie van een brief d.d. 13 april 2001, kenmerk SI/B&A/JPS/1203, van ing. P.D. Langebaerd van de Scheepvaartinspectie aan Scheepvaartonderneming Frisiana C.V. (zie 11);
17. een fotokopie van een werklijst voor de registratie van arbeids- en rusturen van zeevarenden over de maand december 2000 van M.J.P. Sijbranda.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 18 januari 2002.

Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. R.A.C.J. Simons.

De Raad hoorde kapitein M.J.P. Sijbranda, die werd bijgestaan door zijn raadsman mr. G.J.W. de Vries, advocaat te Rotterdam, als betrokkene. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 7 juni 2001 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren en te doen voeren, hetgeen hij dienstig achtte. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatst te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De "Frisiana" is een Nederlands motorvrachtschip, toebehorend aan Scheepvaartonderneming Frisiana C.V. te Sneek. Het schip is in 1991 gebouwd, heeft een lengte over alles van 65,42 meter, meet 1256 Gross Ton en wordt voortbewogen door één vaste rechtse schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 749 kW. Het schip is uitgerust met GMDSS, twee VHF's, gyrokompas, zee- en rivierradar, echolood, autopilot en (D)GPS.

Ten tijde van het op de rotsen lopen, bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit vier personen. De diepgang bedroeg voor en achter 3,90 meter. De lading bestond uit 1850 ton marmersplit.

B. De aanvaring

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein M.J.P. Sijbranda:

In 1996 ben ik gaan varen als stuurman op schepen van de KHV. Vanaf februari 1998 vaar ik op de "Frisiana", eerst als stuurman en vanaf februari 1999 als vaste kapitein, met regelmatige aflosperiodes.

Op 7 december heb ik om ongeveer 17.30 uur de stuurman afgelost en ben de fjord ingevaren, zonder loods, omdat ik hiervoor een loodsvrijstelling heb. Om 20.45 uur ben ik afgemeerd aan een jetty en om 21.00 uur is begonnen met laden. Ik heb hier al meerdere reizen geladen met dezelfde bestemmingshaven. Het laden gaat vrij snel en het zeebedrijf blijft geheel bijstaan, om, indien nodig, te verhalen onder de lopende band. Om 23.30 uur zat de lading erin en werd zeeklaar gemaakt door de gehele bemanning.

Om 00.00 uur op 8 december 2000 zijn wij vertrokken. Na vertrek zijn de matrozen te kooi gegaan en ook de stuurman is weer gaan slapen, nadat ze nog een tijdje op de brug hadden gezeten. Ik heb zelf de wacht genomen, vanwege de loodsvrijstelling. Ik wilde om ongeveer 03.00 uur de wacht overdragen aan de stuurman, na het passeren van Grib vuurtoren, waar uiteindelijk de loodsplicht ophoudt.

De navigatieapparatuur stond bij en alles werkte naar behoren. De hoofdmotor stond bij met de asgenerator. De hulpmotoren waren gestopt. Beide stuurpompen stonden bij. Het gehele bedrijf was alarmvrij. Ik voelde me goed, had ook geen last van verkoudheid of ziekte en was klaar wakker.

De weersomstandigheden waren goed, met goed zicht en weinig wind. In de fjord ben ik goed bekend. Gemiddeld maak ik toch wel tien reizen per jaar naar Ramsvika. De koersen veranderen regelmatig en er wordt normaal op de automaat gevaren. De koersen in de fjord zijn niet met waypoints ingevoerd in de GPS-sets. Om 02.30 uur heb ik nog een GPS-positie in de kaart gezet (63° 09',8 N 007° 43',2 O). De voorliggende koers was 026 graden rechtwijzend.

Om ongeveer 03.00 uur schrok ik wakker van de klap op de rotsen. De voorgaande periode ben ik geheel kwijt. De stuurstoel staat iets naar achteren in lijn met de rivierradar. Tevens was de zeeradar goed te observeren. De vaart van het schip was ongeveer 10 mijl per uur, bij volle kracht. Het is mogelijk dat ik door de klap uit de stoel naar voren ben geschoten en zo in deze positie weer bij mijn positieven kwam. Ik realiseerde mij direct dat het schip aan de grond zat en zette onmiddellijk het algemeen alarm bij. In een fractie was de bemanning boven. Ik heb ze opdracht gegeven om zich warm aan te kleden. De overlevingspakken zijn centraal op de brug onder een bank opgeborgen. De schroef was gestopt en de motor had ik laten bijstaan. Het was duidelijk waarneembaar dat het voorschip omhoog gekomen was.

De stuurman en een matroos heb ik opdracht gegeven om de schade op te nemen in en bij het voorschip. Het bleek dat er water vanuit de voorpietank de boegschroefruimte inliep. Achteraf is gebleken dat het schot losgescheurd was van de huid. Ook heb ik opdracht gegeven om alle tanks te controleren op lekkage en vooral de bunkertanks in de dubbele bodem te peilen en te blijven controleren met de afstandspeilinrichting. De ballasttanks waren leeg en hebben we telkens nagetrokken.

U 5

Nadat contact was opgenomen met de lokale autoriteiten, de verzekering en de reder, heb ik de achterpiektank vol laten pompen om zo het schip los te kunnen manoeuvreren. Dit is pas uitgevoerd, nadat ik er van overtuigd was dat de ergste lekkage in het voorschip was.

Om ongeveer 04.00 uur was het schip weer los en was ondertussen ook de reddingsboot "Haakon 7" bij ons in de buurt. Ik had besloten om terug te keren naar Kristiansund en vroeg het loodsstation om een havenloods en een ligplaats. Om ongeveer 07.15 uur is de loods aan boord gekomen en om 08.30 uur zijn wij afgemeerd.

Er heeft geen olievervuiling plaats gevonden gedurende de periode dat het schip van buiten naar binnen is gelopen. In overleg met de verzekering heeft een duikersonderzoek plaatsgevonden en er werden twee gaten gevonden van ongeveer 20 cm bij 10 cm en een van 5 cm bij 3 cm, alsmede een grote inzetting. De intentie was om een noodreparatie uit te voeren. Toen 's avonds om ongeveer 21.45 uur de klasesurveyor aan boord kwam, liet deze weten geen noodreparaties toe te staan wanneer het schip de reis beladen zou vervolgen. Het was ondertussen de tweede duik-/reparatieploeg gebleken, dat er meer schade was dan eerst was gemeld door de duiker van de reddingsboot. De lading werd op zondag 10 december en maandag 11 december uitgelost. De B.V.-surveyor had toestemming verleend om een eenmalige reis te maken naar een reparatiehaven. Ondertussen was besloten het schip droog te zetten in Kvernhusvik op het eiland Hitra. Het schip is in de periode van 12 december 2000 tot 5 januari 2001 gerepareerd onder toezicht van klasse. Het is gebleken dat het wachtalarm niet goed werkte. Na het ongeval hoorde ik het zoemen en de doormelding naar het algemeen alarm heeft niet gewerkt. Het apparaat is de wal op geweest en gerepareerd. Er is geen testknop aangebracht op het apparaat. Het bemanningsplan is mij bekend. Ik heb er geen duidelijke reden voor dat ik geen matroos op wacht heb genomen, zoals is voorgeschreven in het plan. De ATB-lijsten worden door mij wel ingevuld en zijn ter inzage aan boord. Ik overhandig u drie verklaringen van de stuurman en de beide matrozen, welke ik op uw verzoek parafeer. De tijden genoemd in deze verklaring zijn GMT plus één uur. Ik wil nog toevoegen dat er na aankomst in Kristiansund ogenblikkelijk een blaastest is gevraagd door de politie, welke negatief was. Tevens heb ik hiervan een schriftelijke verklaring. Op maandag 11 december heb ik via het agentschap een onderzoek gevraagd bij een arts in Molden (Eide) of er ook iets lichamelijks mis was, ook dit bleek negatief te zijn.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend verklaard:

Kapitein M.J.P. Sijbranda:

Ik ben nog steeds kapitein op de "Frisiana". Ik ben mede-aandeelhouder in de C.V. Ik volhard bij mijn scheepsverklaring die ik eerder heb afgelegd, evenals bij mijn verklaring die ik eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd.

Wij voeren met vier man aan boord. Wij hadden daarvoor met vijf man gevaren, maar dat was teruggebracht tot vier. De Poolse stuurman was nog maar kort aan boord.

Wij liepen een wachtsysteem van zes uur op, zes uur af. De matrozen lopen 's nachts de wacht op de brug mee.

Ik liep die nacht de wacht in verband met de loodsvrijstelling. Er was in dit geval geen matroos op de brug. Ik had gezegd dat ze even mochten gaan slapen, ze hadden ervoor aan dek gewerkt. Er had eventueel een matroos op wacht kunnen komen, maar ik heb zelf besloten alleen op de brug de wacht te lopen. Tegenwoordig komt het niet meer voor dat er 's nachts geen matroos op wacht is. Zij lopen dan de wacht van 00.00 uur tot 04.00 uur.

Ik laat u in de zeekaart zien waar wij zijn vertrokken. De haven Ramsvika valt niet op de zeekaart die u mij laat zien, deze haven ligt daarbuiten.

Ik had de middag ervoor een paar uur geslapen. Ik was goed uitgerust toen ik om 17.30 uur op wacht kwam. In het algemeen slaap ik als zich daarvoor de gelegenheid voordoet. Ik probeer altijd 's middags en 's nacht te slapen en ik streef ernaar de rusttijden in acht te nemen.

In de fjorden varen wij op de radar, op de sectorlichten en op de DGPS. Wij sturen daar op de zeeautomaat. Ik vind het varen in de fjorden niet moeilijk.

De loodsvrijstelling geldt voor een bepaalde route. Wij mogen niet van die route afwijken. Wij zijn verplicht om met Noorse zeekaarten te varen. De Noorse zeekaarten waren door ons aan boord niet bijgewerkt. Als wij zien dat bijvoorbeeld de kenmerken van een licht zijn veranderd, dan brengen wij de wijzigingen wel in de zeekaart aan. Ik realiseer mij dat er regelmatig nieuwe kaarten moeten worden aangeschaft.

Tijdens de zeewacht zat ik in de stoel; de brugdeuren waren dicht. Na 02.30 uur moet ik in slaap gevallen zijn. Ik had die avond geen alcohol of medicijnen gebruikt, ik was goed gezond. Ik ben gewoon in slaap gevallen, ik ben niet flauw gevallen of onwel geworden.

Ik laat u in de zeekaart zien waar ik om ongeveer 02.45 uur van koers had moeten veranderen.

Ik was van 17.30 uur tot het op de rotsen lopen aan één stuk bezig geweest. Ik weet niet of dat wettelijk is toegestaan. Ik ken de arbeidstijdenwet niet uit mijn hoofd.

De avond voor de aankomst had het wachalarm niet aan gestaan. Dat was een uitzondering. Het wachalarm had ik bij vertrek bijgezet, ingesteld op 12 minuten, maar het heeft niet goed gefunctioneerd. Daarvoor had het wel altijd goed gewerkt. Ik heb het alarm wel horen zoemen nadat ik door de klap wakker schrok, maar het is na een minuut niet overgeschakeld naar algemeen alarm. Het bleef doorzoemen. Het wachalarm is in Noorwegen ter reparatie aangeboden. Destijds controleerden wij het wachalarm niet regelmatig, nu wel. Tegenwoordig vaar ik altijd met het wachalarm bij. Ik heb de sleutel ervan. Ik ken de voorschriften met betrekking tot het gebruik van het wachalarm.

De brugapparatuur wordt regelmatig getest.

Ik heb een blaasproef gedaan, deze was in orde.

De schade bedroeg ongeveer f 250.000,-.

Ik kreeg niet extra betaald voor de loodsdiensten die ik verrichtte. Ik had daar ook

U 5

helemaal geen behoefte aan. Wij hebben de loodsdienvrijstelling niet uit commerciële overwegingen.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 8 december 2000 rond middernacht vertrok het vrachtschip "Frisiana" geladen uit Ramsvika in Noorwegen. De kapitein was op wacht toen omstreeks 03.00 uur het vrachtschip "Frisiana" op de rotsen liep in positie 63° 14',82 noord en 007° 48',55 oost. De schade aan het schip was groot, maar het schip kon nog wel op eigen kracht een noodhaven bereiken.

De oorzaak van de stranding is duidelijk: de kapitein was in slaap gevallen en werd omstreeks 03.00 uur wakker toen het schip op de rotsen liep. Deze ramp is ondanks de grote materiële schade nog relatief goed afgelopen zonder persoonlijke ongevallen en schade aan het mariene milieu.

Op 7 december 2000 loste de kapitein om ongeveer 17.30 uur de stuurman af. Op dat moment voer de "Frisiana" het gebied van de fjord binnen waar een loodsplicht geldt. De kapitein was de enige aan boord die een vrijstelling had van de loodsplicht. De reis verliep zonder problemen en omstreeks 20.45 uur werd er afgemeerd aan de laadplaats in Ramsvika, waar een kwartier later werd begonnen met laden. Tijdens deze reis werd er geen gebruik gemaakt van de verplichte uitkijk en het wachtalarm. Om ongeveer 23.30 uur was het laden gereed en het schip vertrok rond middernacht naar zee.

Uit het voorgaande blijkt dat de kapitein voorafgaande aan de gronding 9½ uur onafgebroken heeft gewerkt. Ook bleek uit het onderzoek dat na het vertrek uit Ramsvika er geen matroos als de verplichte uitkijk op wacht was en dat het wachtalarm wel bij stond, maar niet goed functioneerde.

Het schip voer op grond van een bemanningsexperiment met vier bemanningsleden, namelijk een kapitein, stuurman en twee matrozen. Dit ongeval was voor de Scheepvaartinspectie aanleiding om nog eens kritisch naar deze experimentele bemanningssamenstelling te kijken. Na zorgvuldige afweging van alle belangen is er vastgesteld dat in ieder geval een matroos aan de verplichte minimum bemanningssamenstelling moet worden toegevoegd. De mogelijkheid om een tweede stuurman voor te schrijven is ook sterk overwogen, maar was wetstechnisch op dat moment nog niet goed mogelijk. Als de Zeevaartbemanningswet van kracht wordt, zullen dergelijke aanpassingen van de bemanningssamenstellingen beter te realiseren zijn. Het voordeel van een extra matroos is dat door de aanwezigheid van een extra stel handen de werkdruk voor de andere bemanningsleden wordt verminderd en daarmee indirect de veiligheid aan boord wordt vergroot.

Samenvattend, de kapitein heeft geen gebruik gemaakt van de verplichte uitkijk. Ook heeft hij onvoldoende rust genomen door 9½ uur achter elkaar te werken. De kapitein had er verstandig aan gedaan om het laden over te laten aan de stuurman om zo uit te rusten voor de wacht die daarna zou volgen. Ook had de kapitein bij vertrek gebruik kunnen maken van een loods. Dit waren wel logische maatregelen geweest gezien de minimale bemanning van vier man.

Gezien het bovenstaande acht ik een maatregel van tucht passend en stel de Raad voor om de kapitein zijn bevoegdheid om te varen als kapitein te ontnemen voor een periode van een week.

Hierbij heb ik rekening gehouden met het feit dat de kapitein tijdens de zitting verklaarde, dat hij lering heeft getrokken uit deze scheepsramp en nu vaker gebruik maakt van een uitkijk en het wachalarm.

7. De pleitmotie van raadsman mr. G.J.W. de Vries luidt:

Op 8 december 2000 overkwam het onder Nederlandse vlag varende m.s. "Frisiana" een scheepsramp in de positie 63° 14',82 noord en 007° 48',55 oost. Het schip liep aldaar bij goed weer en helder zicht op de rotsen vier kabels noordoost van Gjeslingekjerd.

Ten tijde van de gronding en daaraan voorafgaand had kapitein M.J.P. Sijbranda de zeewacht. Hij was alleen op de brug. De gronding vond plaats om omstreeks 03.00 uur.

De bemanning van het schip ten tijde van de gronding bestond uit vier personen, te weten de kapitein, de stuurman en twee gezellen. De stuurman en de gezellen waren ten tijde van de gronding te kooi.

Het schip was op 7 december 2000 om 20.45 uur aangekomen te Ramsvika vanuit Aberdeen. Kapitein Sijbranda had om 17.30 uur op 7 december 2000 de stuurman afgelost en had derhalve het schip zelf binnengebracht. Om 21.00 uur ving de belading van het schip aan en om 23.30 uur was de belading voltooid. Na voltooiing van de belading werd het schip zeeklaar gemaakt en op 8 december 2000 om 00.00 uur vertrok het schip met bestemming Maarssen met een belading marmersplit. De diepgang was 3,90 m voor en 3,90 m achter.

Kapitein Sijbranda bezat de vereiste bevoegdheid om op het m.s. "Frisiana" in het aangegeven gebied te varen. Hij genoot zijn opleiding aan de Zeevaartschool Abel Tasman te Delfzijl. Ten tijde van de gronding was hij in het bezit van een Certificate of Competency voor schepen kleiner dan 2000 ton bruto. Zijn certificaat was afgegeven op 8 februari 1999 en is geldig tot 2004.

Na aanvankelijk bij Holwerda gevaren te hebben als stagiair en als tweede stuurman, komt kapitein Sijbranda in februari 1998 bij de rederij Boomsma in dienst als stuurman. Vanaf die datum heeft hij voortdurend op het m.s. "Frisiana" gevaren met een onderbreking van veertien dagen gedurende welke periode hij dienst heeft aan boord van de "Frisium". Kapitein Sijbranda maakte zijn eerste reis als kapitein op 26 februari 1999. Kapitein Sijbranda is niet eerder betrokken geweest bij een onderzoek door uw Raad.

Vanaf 1998 heeft kapitein Sijbranda op dit gebied vrijwel constant gevaren. De reis van Ramsvika naar open zee maakte hij ten minste éénmaal per maand. Hij kreeg een loodsontheffing op 13 oktober 1998 welke ontheffing scheepsgebonden is aan het m.s. "Frisiana". De ontheffing geldt voor het gebied Grip-Verdal-Ramsvika en terug. De loodsontheffing bepaalt dat de houder ervan ten minste 12 uur ontheven moet zijn van alle brugdiensten in iedere periode van 24 uur voorafgaand aan het gebruik. De ontheffing bepaalt verder dat de houder ervan ten minste zes uur ontheven zal zijn van alle dienst gedurende 12 uur voorafgaand aan het gebruik van die ontheffing. Onderzoek van de aan boord bijgehouden werklijsten voor de registratie van de arbeids- en rusturen van zeevarenden voor de datum 6 december 2000 en 7 december 2000 wijst uit dat kapitein Sijbranda aan de bepalingen van de loodsontheffing voor wat de rusttijden betreft, voldeed.

U 5

Voor het vertrek van het schip had de kapitein zorggedragen voor het gereed liggen van de benodigde Noorse zeekaarten. Van de twee VHF-toestellen op de brug stond er één bij op kanaal 16. Bij vertrek en ook ten tijde van de gronding stond zowel de zeeradar (merk Furuno, type 2010) als de rivierradar bij. De zeeradar stond naar kapitein Sijbranda zich herinnert op een drie mijls range en de rivierradar op een afstandsbereik van twee kilometer of 1600 meter. Het wachalarm was tijdens het verblijf in de haven bij lossen en laden uitgeschakeld. Na het vertrek van het schip, toen iedereen met uitzondering van de kapitein de brug had verlaten, is het wachalarm ingeschakeld. Dat gebeurt door middel van een knop links van de zeeradar. Een controlelampje, dat naar behoren functioneerde, gaf aan dat het wachalarm was ingeschakeld. Het wachalarm heeft een interval van 12 minuten. Na 12 minuten gaat het alarm zoemen en degene die de wacht heeft op de brug heeft dan circa 1 minuut om het alarm te accepteren. Wordt het alarm niet binnen die tijd geaccepteerd, dan gaat onmiddellijk een algemeen alarm af. Het accepteren van het alarm geschiedt door een schakelaar in te drukken op hetzelfde kastje als waarop het controlelichtje en de startschakelaar voorkomt. Vanuit de stuurstoel kunnen de schakelaars niet worden bediend. Daartoe is het nodig dat men uit die stuurstoel opstaat en naar het kastje toeloopt. In de nacht van 8 december heeft kapitein Sijbranda op die wijze diverse malen zijn stuurstoel verlaten en heeft het alarm geaccepteerd.

Om 02.00 uur passeert het schip Raudsandneset, en kort daarna wordt Staveneset gepasseerd. Daarna wordt koers verlegd naar 026° rechtwijzend.

Om 02.30 uur zet kapitein Sijbranda de positie in de kaart: 63° 09',8 noord en 007° 43',2 oost.

Daarna – we weten helaas niet op welk tijdstip – valt kapitein Sijbranda kennelijk in slaap. Hij wordt om 03.00 uur wreed gewekt door een enorme klap. Het schip is dan op de rotsen geloopen in de hiervoor genoemde positie. Als de kapitein weer bij zijn positieven komt, staat hij voor de rivierradar.

Hij hoort het wachalarm zoemen. Het algemeen alarm is niet afgegaan. Handmatig schakelt kapitein Sijbranda het algemeen alarm in. Hij geeft de bemanning opdracht warme kleren aan te trekken en laat dan controleren of er lekkage is aan het voorschip. Dat blijkt met uitzondering van de boegschroefruimte niet het geval te zijn. Uiteindelijk slaagt het schip erin op eigen kracht los te komen, nadat de achterpiek is geballast. Gelukkig heeft het ongeluk slechts materiële schade als gevolg gehad. Persoonlijke ongelukken hebben zich niet voorgedaan.

De gronding heeft kunnen gebeuren doordat de kapitein tijdens de wacht in slaap is gevallen. Terecht trekt kapitein Sijbranda zich dat bijzonder aan. Sinds het incident is er veel en lang nagedacht, in de eerste plaats door kapitein Sijbranda zelf, wat de oorzaak geweest kan zijn van zijn in slaap vallen en de daarop volgende gronding. Kapitein Sijbranda had geen problemen met zijn gezondheid en heeft dat ook niet voor de gronding en ook niet daarna gehad. Niettemin heeft hij een arts bezocht, die geen gebreken in zijn gezondheid kon vinden.

Kapitein Sijbranda gebruikt weinig of geen alcohol. In de 24 uur voorafgaand aan de gronding had hij in het geheel geen alcohol gebruikt.

Na de gronding is aan kapitein Sijbranda door de politie te Kristiansund op 8 december 2000 tussen 08.50 uur en 09.05 uur een alcoholtest afgenomen. Die test toonde geen alcoholgebruik aan.

Kapitein Sijbranda was voldoende uitgerust. De scheepsdienst aan boord van het m.s. "Frisiana" is niet buitengewoon zwaar. Een en ander blijkt immers uit de hiervoor reeds genoemde werkljsten, waarvan die welke betrekking hebben op kapitein Sijbranda voor de datum 6 december 2000 en 7 december 2000 zijn bijgevoegd. De brugdeuren waren ten tijde van de gronding weliswaar aan beide zijden gesloten, maar op de brug was het zeer beslist niet te warm. Een verklaring voor zijn in slaap vallen heeft de kapitein tot op heden niet kunnen vinden. Ook derden hebben die verklaring niet kunnen geven.

Het brugalarm

Met zekerheid weet kapitein Sijbranda zich te herinneren dat hij het brugalarm vlak na het vertrek uit Ramsvika heeft ingeschakeld. Met zekerheid weet hij zich ook te herinneren dat het algemeen alarm niet is afgegaan toen hij in slaap is gevallen. Na de gronding is het brugalarm onderzocht door een elektricien. Er werden geen gebreken gevonden. Daarna is het brugalarm bij terugkeer in Nederland op 26 januari 2001 wederom gecontroleerd door kapitein en rederij. Er werden geen gebreken vastgesteld.

Eind juli 2001 kwamen er klachten over het functioneren van het wachtalarm. De rederij heeft toen onmiddellijk besloten het wachtalarm te vervangen.

Op grond van het voorgaande moet het ervoor worden gehouden, dat het wachtalarm op 8 december 2000 geheel of gedeeltelijk heeft gehaperd: het algemeen alarm werd in elk geval niet ingeschakeld op het moment dat dit wel nodig was.

Voor het in slaap vallen van de kapitein heb ik geen verwijtbare oorzaak kunnen vinden. Daarmede is overigens nog niet gezegd dat in slaap vallen op zichzelf niet verwijtbaar is.

Had het m.s. "Frisiana" op 8 december 2000 om middernacht wel moeten vertrekken?

Het schip is op 7 december 2000 om 20.45 uur na een zeereis uit Aberdeen in Ramsvika aangekomen, heeft geladen en was om middernacht gereed voor vertrek. Was het niet beter geweest als het vertrek tot de volgende dag was uitgesteld, zodat de voltallige bemanning van een normale nachtrust gebruik had kunnen maken? In het onderhavige geval waren er redenen die het vertrek om middernacht verklaarden en rechtvaardigden. Naast de tijdwinst, die natuurlijk bij elke reis een rol speelt, waren de weersvoorspellingen die over de Navtex werden ontvangen, slecht. Er werd zwaar weer verwacht op de Noordzee aan de Noorse westkust ter hoogte van de 62e en 63e breedtegraad. Uit ervaring weet de kapitein dat in het betreffende zeegebied zware zeeegang ontstaat wanneer de wind uit het westen of uit het noordwesten doorkomt, zoals was voorspeld. De kapitein wilde voordat het slechte weer in alle hevigheid losbarstte, het gebied tussen Kristiansund en Bergen voorbij zijn. Na Bergen is het bij zwaar weer immers relatief rustiger. De overweging van de kapitein die geleid heeft tot zijn besluit te vertrekken, was alleszins redelijk en begrijpelijk, zeker wanneer men bedenkt, dat de voorgeschreven rusturen door de

U 5

kapitein waren genoten en er geen enkel probleem met het schip of uitrusting was geconstateerd.

Het bemanningscertificaat

In het dossier dat ik van uw Raad ter voorbereiding van deze zitting heb mogen ontvangen, wordt melding gemaakt van het feit dat het bemanningscertificaat ten tijde van de gronding was verlopen. Het certificaat was op 12 september 2000 te Rotterdam afgegeven en verliep op 1 december 2000. S.I. vroeg bij brief van 18 augustus 2000 aan de rederij waarbij de bemanningsplannen voor m.s. "Frisiana" en "Frisium" werden toegezonden om alle relevante documentatie die nodig was om te kunnen beoordelen of de veilige en milieuvriendelijke vaart onder alle reguliere operationele omstandigheden voldoende was gewaarborgd. S.I. zou daarnaar een onderzoek instellen en vroeg voor 15 november 2000 van beide schepen alle bemanningslijsten inclusief de mutaties, de originele ATB-rusturenlijsten van alle bemanningsleden voorzien van handtekening van het bemanningslid en van de kapitein en een overzicht van zeedagen en havendagen over de genoemde periode. De rederij zond de benodigde gegevens tijdig in. S.I. schreef in de reeds genoemde brief van 18 augustus 2000 onder meer:

"Als, naar het oordeel van de Scheepvaartinspectie, blijkt dat een veilige en milieuverantwoorde exploitatie van de nieuwe bemanningsamenstelling (totaal vier bemanningsleden) haalbaar is, zal een Bemanningscertificaat met een langlopende geldigheid worden uitgereikt."

Uit de genoemde brief begrijpt de rederij en mag de rederij begrijpen dat het bemanningscertificaat in elk geval zal worden verlengd, ofwel voor een korte periode, ofwel voor een langere periode.

Op 27 december 2000 geeft Scheepvaartinspectie het nieuwe certificaat af dat geldig is tot 27 december 2002.

Het betreffende certificaat geeft dezelfde bemanningssterkte weer als het eerdere certificaat dat op 1 december 2000 zijn geldigheid verloor.

Mede naar aanleiding van de gronding, vindt overleg plaats tussen Scheepvaartinspectie en de rederij op grond waarvan het m.s. "Frisiana" thans vaart met twee officieren en drie gezellen. In de brief van Scheepvaartinspectie van 13 april 2001 aan de rederij blijkt dat een nieuw certificaat zal worden afgegeven in de maand mei 2001, waarna het certificaat van 27 december 2000 moet worden ingeleverd. Dat nieuwe certificaat is tot op heden nog steeds niet ontvangen. Het schip vaart derhalve met een bemanningscertificaat geldig tot 27 december 2002 dat een sterkte aangeeft van vier bemanningsleden, terwijl in feite met vijf bemanningsleden wordt gevaren.

Een causaal verband tussen de bemanningssterkte van vier en de gronding op 8 december 2000 is overigens niet aan te geven.

Eerdere uitspraken van Uw Raad

De uitspraak van Uw Raad van 4 februari 2000, gepubliceerd onder nummer 10 inzake de aanvaring van het Nederlandse Zeevissersvaartuig "Grietje Bos" UK 237 met het productieplatform FO3-FB-1 op de Noordzee

In de genoemde zaak viel schipper J. Post van het vissersvaartuig "Grietje Bos" in slaap toen hij alleen op de brug de wacht had om omstreeks 09.00 uur in de morgen. De aanvaring met het platform was het gevolg. De voorgaande 24 uur had de schipper slechts vier uur rust genoten. Bovendien had de schipper naar het oordeel van uw Raad een gevaarlijke koers uitgezet op de kaart. Het wachalarm stond niet bij. Er waren geen persoonlijke ongelukken. Er was slechts materiële schade. Het paneel voor het wachalarm was niet op de brug aanwezig, doch bevond zich in de hut van de schipper achter de brug.

De Raad strafte de schipper wegens zijn schuld aan de aanvaring van de "Grietje Bos" UK237 met het productieplatform door hem zijn bevoegdheid om als schipper te varen te ontnemen voor een periode van twee weken.

De uitspraak van Uw Raad inzake het stranden op de Zuiderdam nabij de Maasmond van het Nederlandse vrachtschip "Gera" 2001 nr. 22.

Ook in deze zaak viel de kapitein van het Nederlandse m.s. "Gera" tijdens zijn wacht in slaap tussen 13.30 uur en 14.40 uur. Die slaap werd wreed verstoord toen om 14.40 uur het schip op de strekdam van de Maasvlakte was gevaren. Het brugwachalarm stond niet bij. De kapitein was alleen op de brug. Een alcoholcontrole van de kapitein wees uit dat hij de ochtend van de dag van de stranding tussen 07.00 uur en 08.00 uur teveel alcohol had gedronken. Van 08.00 uur tot 12.00 uur heeft de kapitein geslapen, daarna nam hij de wacht over van de eerste stuurman. De alcoholtest die hem op het einde van de dag om ca. 18.20 uur wordt afgenomen toont een alcoholpromillage aan van 0,998. De kapitein wordt op dat moment nog een vaarverbod opgelegd van vier uur.

Uw Raad strafte de kapitein door hem de bevoegdheid om als kapitein te varen op een zeeschip te ontnemen voor een periode van drie weken.

Conclusie

De gronding van het schip m.s. "Frisiana" is ook in de visie van kapitein Sijbranda zelf te wijten aan het in slaap vallen van de kapitein tijdens zijn wacht. Het in slaap vallen is op geen manier goed te praten. Voor het in slaap vallen van kapitein Sijbranda zijn echter anders dan in het geval van de "Grietje Bos" en de "Gera", geen verwijtbare oorzaken aan te wijzen.

Gezien ook de adequate reactie van de kapitein na de gronding om opvarenden en schip in veiligheid te brengen, verzoek ik u een belangrijk lagere strafmaat te bepalen dan u heeft gedaan in uw uitspraken in "Grietje Bos" en de "Gera". Kapitein Sijbranda is zelf immers danig geschrokken van het gebeurde en heeft daar lering uit getrokken, terwijl ook de rederij de nodige maatregelen heeft genomen en de kans op een herhaling van het gebeurde belangrijk is verminderd. Er is een extra

U 5

gezel aan boord. Er wordt op waypoints gevaren. Het wachalarm is vernieuwd. Al met al is er alle aanleiding om de straf belangrijk lager te doen uitvallen dan de hiervoor genoemde uitspraak.

6. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Op 7 december 2000 om circa 20.45 uur was de "Frisiana" aangekomen in Ramsvika, Noorwegen, om marmersplit te laden. De "Frisiana" voer regelmatig op Ramsvika en had een loodsvrijstelling voor de circa vier uur durende vaart door de fjorden.

De "Frisiana" had in augustus 2000 van de Scheepvaartinspectie toestemming gekregen om met van vier in plaats van met vijf man te varen, waartoe een kortlopend bemanningscertificaat was afgegeven.

Onmiddellijk na aankomst werd begonnen met laden. Het zeebedrijf bleef bijstaan omdat het schip onder de lopende laadband naar voren en achteren moest worden verhaald. De gehele bemanning was bij het laden betrokken. De kapitein had om circa 17.30 uur de wacht overgenomen van de stuurman. Om circa 23.30 uur was het laden gereed en werd het schip weer zeeklaar gemaakt, waarna op 8 december om circa 00.00 uur werd ontmeerd. Omdat er slechter weer op komst was, wilde de kapitein zo snel mogelijk om de zuid.

Na vertrek waren de beide matrozen en de stuurman nog even op de brug geweest, voordat ze waren gaan slapen. Mede vanwege de loodsvrijstelling liep de kapitein tijdens de vaart door de fjorden de wacht. Na het passeren van de Grib vuurtoren, hetgeen om circa 03.00 uur zou zijn, hield de loodsplicht op en zou de stuurman de wacht overnemen.

Bij vertrek had de kapitein het wachalarm bijgezet op 12 minuten. Hij voelde zich goed, was niet moe en klaar wakker. De beide VHF-toestellen stonden bij, op kanaal 16 en het lokale kanaal. De navigatielichten brandden, de zeeradar stond bij op een bereik van drie mijl en de rivierradar op twee kilometer. Het was goed weer, weinig wind en goed zicht. Er werd gestuurd op de autopilot en de navigatie werd gedaan met behulp van de radar, op zicht en met (D)GPS posities in Noorse kaarten. Het gebruik van Noorse kaarten was voorgeschreven vanwege de loodsvrijstelling. Vanwege de variërende koersen in de fjorden waren deze niet met way points ingevoerd in de GPS. De vaart was volle kracht, circa 10 knopen. De kapitein maakte gemiddeld tien reizen per jaar naar Ramsvika en was goed bekend met de route.

Om 02.00 uur werd Raudsandneset gepasseerd en na passage van Stavneset om circa 02.15 uur werd koers veranderd naar 026° rw. De lichten van Hilbåane over bakboord en Gjeslingekjoret nagenoeg recht vooruit waren goed te zien en ook op de radar had de kapitein alles goed in beeld.

Nadat hij om 02.30 uur een GPS-positie in de kaart had gezet, kon de kapitein zich verder niets meer herinneren, anders dan dat hij om circa 03.00 uur plotseling wakker schrok van de klap waarmee de "Frisiana" op de rotsen liep. Hij stond op dat moment voor de rivierradar waar hij volgens hem door de klap vanuit de stuurstoel was beland.

De kapitein realiseerde zich onmiddellijk dat hij aan de grond zat, gaf algemeen alarm en stopte de schroef. Tijdens het wachten op de bemanning die naar de brug kwam, hoorde hij het wachtalarm zoemen, de doormelding naar het algemeen alarm had echter niet gewerkt. Vooruit was duidelijk waarneembaar dat het voorschip omhoog was gekomen.

Nadat de bemanning de centraal op de brug opgeborgen overlevingspakken had aangetrokken, stuurde de kapitein de stuurman en een matroos naar voren om de schade op te nemen, te kijken hoever het schip op de rotsen zat en of er lekkage was. Zelf zette hij een positie in de kaart, waaruit bleek dat het schip circa vier kabels ten noordoosten van het licht van Gjeslingekjoret omhoog was gelopen. De stuurman meldde dat er wat water vanuit de voorpietank in de boegschroefruimte liep. Later bleek dat het aanvaringsschot was losgescheurd van de huid. Hierna gaf de kapitein de matroos/machinist opdracht om alle tanks te controleren op lekkage en het peil van de bunkertanks in de gaten te houden, terwijl de stuurman buitenboord inspecteerde of er olie dreef. Alleen de voorpietank bleek lek te zijn en er lekte geen brandstof. De boegschroefruimte werd gelensd.

Om circa 03.15 uur was de situatie duidelijk en meldde de kapitein een en ander aan de lokale autoriteiten, de verzekering en de reder. In overleg met de verzekering werd de achterpietank volgepompt en lukte het om circa 04.00 uur op eigen kracht los te komen. Een inmiddels gearriveerde reddingsboot voer rond het schip en controleerde of er olie lekte, hetgeen niet het geval bleek te zijn. Daarna voer de reddingsboot voor naar open vaarwater.

De "Frisiana" kreeg toestemming om Kristiansund binnen te lopen, alwaar het schip om circa 08.30 uur afmeerde en de lokale autoriteiten aan boord kwamen. De kapitein moest een alcoholblaastest doen van de politie. De test was negatief.

Na het vaststellen van de eerste schade door duikers van de reddingsboot werd een noodreparatie voorbereid, waarmee 's avonds zou worden begonnen. Bij nader duikeronderzoek en inspectie door de klasse-surveyor bleek de schade ernstiger dan aanvankelijk leek en werd een noodreparatie niet toegestaan, doch moest er worden gelost en gerepareerd. Na lossen op 10 en 11 december werd er gedokt op 12 december en het schip gerepareerd van 12 december tot 5 januari 2001 in Kvernhusvik. De reparatiekosten bedroegen circa f 250.000,-.

De kapitein legde op 9 december 2000 in Romsdal een scheepsverklaring af en liet zich op 11 december door een arts onderzoeken, waarbij hij lichamelijk in orde bleek. Het wachtalarm werd op de wal gerepareerd.

Naar aanleiding van de ramp besloot het Hoofd van de Scheepvaartinspectie op 5 april 2001 om de minimaal vereiste bemanningssamenstelling uit te breiden met een extra stuurman, welk besluit op 13 april werd gewijzigd in een extra gezelschap. Op 9 mei 2001 werd een nieuw bemanningscertificaat uitgegeven voor een minimale bemanning van vijf man en geldend voor twee jaar. Ter zitting gaf de kapitein aan dat er sinds het ongeval op de nachtwacht met een matroos als uitkijk op de brug werd gelopen, te weten van 00.00 uur tot 04.00 uur. Hij gaf tevens te kennen dat hij recente uitspraken van de Raad betreffende het wachtalarm had gelezen en op de hoogte was van de regelgeving dienaangaand.

Beschouwing

Dat voorschriften zin hebben, toont deze ramp wederom aan. Indien de voorgeschreven tweede man op de brug was geweest, is het aannemelijk dat deze op het zoemende wachalarm dat de slapende kapitein niet hoorde, zou hebben gereageerd of de kapitein wakker hebben gemaakt als hij zag dat het schip met volle kracht op de kust afvoer, op een licht aanstuurde en dit vervolgens op zeer korte afstand passeerde. Het liep allemaal goed af, alleen materiële schade en geen slachtoffers. De Raad heeft de aspecten met betrekking tot de scheepsramp met de "Frisiana" achtereenvolgend onderzocht.

De oorzaak

De oorzaak is dat de kapitein alleen op de brug was en in de stuurstoel in slaap was gevallen, niet meer navigeerde en het schip op de rotsen liep.

De kapitein schrok wakker, staand voor het rivierradarscherm, nadat het schip met een klap omhoog was gelopen. Kort daarvoor was de "Frisiana" op circa 1½ kabel langs een rotseilandje gevaren en op circa 1 kabel langs de op een rotspunt staande lichtopstand van Gjeslingekejoret. Door de klap moet de kapitein vanuit de in lijn met de rivierradar staande stuurstoel achter de rivierradar zijn beland.

Om 02.30 uur werd op de autopilot een koers gestuurd van 026° rw, welke exact leidde naar de grondingspositie om circa 03.00 uur. Om circa 02.45 uur had de kapitein koers moeten veranderen naar bakboord naar koers 294° rw, hetgeen niet gebeurde. Hieruit volgt dat de kapitein om die tijd reeds was ingedommeld, in ieder geval reeds "afwezig" was.

Er was geen sprake van alcoholgebruik, de kapitein gebruikte weinig tot geen alcohol, terwijl hij ook geen medicijnen gebruikte die eventueel aanleiding hadden kunnen geven tot het in slaap vallen. Na binnenkomst werd circa 6 uur na het tijdstip van de ramp op last van de politie door de kapitein een alcoholblaastest gedaan, welke geen alcoholgebruik aantoonde. Alhoewel de kapitein geen problemen had met zijn gezondheid, liet hij zich toch ter plaatse op 11 december door een arts onderzoeken. Hierbij werden geen gebreken in zijn gezondheid gevonden.

De kapitein was vanaf circa 17.30 uur de vorige avond op de brug geweest. Hij was door de fjord naar Ramsvika gevaren en had om circa 20.45 uur gemeerd, waarna het laden begon. Vanwege het verhalen onder de lopende laadband was de gehele bemanning hierbij betrokken. Vervolgens werd het schip weer zeeklaar gemaakt en om circa 00.00 uur vertrok de "Frisiana" weer naar zee met de kapitein nog steeds op de brug.

Het eerste deel door de fjorden was vrij nauw, tot circa een mijl breed, maar na het passeren van Stavneset om circa 02.15 uur was het vaarwater 2 à 3 mijl breed geworden en kon er langere tijd, circa een half uur, op een rechte koers van 026° worden gevaren.

De kapitein was toen inmiddels bijna negen uur op post en het is aannemelijk dat hij, eenmaal in ruimer vaarwater gekomen en met een goed overzicht van de situatie voor zich, na om 02.30 uur nog een plaats in de kaart te hebben gezet, even ontspannen in de stuurstoel is gaan zitten en in slaap is gevallen. De vermoeidheid

na negen uur in touw te zijn geweest, zal hierbij ongemerkt een rol hebben gespeeld. Bovendien is het late deel van de nacht veelal een moeilijke periode om wakker te blijven.

Naar het oordeel van de Raad is 9 of 9½ uur aaneengesloten op post staan of werken voor een kapitein (wel voor schepelingen) niet in strijd met de Arbeids- en rusttijden voor de Zeevaart, terwijl uit de door de raadsman van de kapitein ter zitting overhandigde werklijst van de kapitein blijkt, dat voorafgaand aan de ramp de arbeids- en rusttijden van de kapitein voldeden aan de gestelde normen. Gebleken is echter dat de kapitein het in dit geval niet aankon en in slaap viel.

De zeewacht op de brug

Behalve de chef van de wacht dient er op een schip tijdens zeewacht van zonsondergang tot zonsopkomst, en overdag bij ongunstige weersomstandigheden, een scheepsgezel voor het houden van uitkijk op de brug op wacht te zijn. Indien er geen autopilot in bedrijf of aanwezig is, dient de wachtbezetting tevens te worden aangevuld met een roerganger (Schepenbesluit 1965 art. 113).

Uitsluitend overdag mag er, bij gunstige weersomstandigheden, worden volstaan met alleen een chef van de wacht op de brug indien de autopilot in bedrijf is en het wachtalarm is ingeschakeld. Helaas menen een aantal kapiteins dat dit ook 's nachts geldt, hetgeen niet het geval is.

Aan boord van de "Frisiana" was er ten tijde van de ramp geen uitkijk op de brug.

De kapitein wist dat dit moest, doch had besloten hiervan af te zien en alleen de wacht te lopen op de brug. Hij nam daarmee bewust een, naar het oordeel van de Raad onnodig, risico. Het is fout afgelopen en dat is de kapitein aan te rekenen. De matrozen waren die avond betrokken geweest bij het afmeren en laden van ongeveer 20.00 uur tot 24.00 uur. De kapitein had de matrozen daarna laten gaan slapen. Een reden waarom hij geen matroos als uitkijk op de brug had, kon de kapitein niet geven. Het was wel mogelijk geweest gaf hij ter zitting aan.

Dat hijzelf al geruime tijd in touw was, had voor de kapitein reden moeten zijn om extra voorzichtig te zijn en de nodige voorzorgen in acht te nemen. Hij had een loods kunnen nemen, doch had in ieder geval een tweede man op de brug moeten halen. De situatie was al ruim voor aankomst in Ramsvika bekend, waardoor een loods tijdig aangevraagd had kunnen worden en er met de werkzaamheden van de matrozen rekening mee had kunnen worden gehouden.

De kapitein had niet alleen op de brug mogen lopen, doch toen hij besloot dit wel te doen, was het verstandig geweest om het wachtalarm niet alleen bij te zetten doch ook te testen bij vertrek, omdat het daarvoor niet was gebruikt. Het testen van het wachtalarm gebeurde destijds niet regelmatig, maar sedert de ramp deed de kapitein het wel, zo verklaarde hij.

De ramp met de "Frisiana" vormde voor de Scheepvaartinspectie aanleiding om het varen met een verminderd aantal gezellen terug te draaien en het bemanningscertificaat weer met een extra gezell uit te breiden. Een beslissing die de Raad ten volle onderschrijft.

Uit een door de raadsman ter zitting overhandigde kopie van een (niet ondertekende) brief van de reder aan de Scheepvaartinspectie blijkt dat de reder het probleem ten aanzien van de veiligheid bij het ontbreken van een uitkijk op de brug bij nacht

U 5

inziet, en er alles aan zal doen dat er daadwerkelijk een matroos als uitkijk gedurende de nacht op de brug staat.

Ter zitting gaf de kapitein aan dat er nu wel 's nachts met een uitkijk op de brug werd gevaren, zij het slechts van 00.00 uur tot 04.00 uur.

De Raad wijst erop dat de uitkijk van zonsondergang tot zonsopkomst vereist is.

Indien er met een bemanning van vijf personen nog steeds niet kan worden voldaan aan de vereiste zeewachtbezetting, hetgeen kennelijk het geval is, zal naar het oordeel van de Raad de minimum bemanning verder moeten worden uitgebreid.

Het wachalarm

Het wachalarm was door de kapitein bij vertrek bijgezet op 12 minuten. Het had binnen het tijdsbestek dat de kapitein sliep tenminste één keer moeten alarmeren, het algemeen alarm moeten aanspreken. Waarom dit niet is gebeurd, is niet duidelijk geworden. Het heeft in ieder geval niet goed gewerkt. De kapitein heeft het wachalarm na de ramp laten repareren. In juli 2001 gaf het kennelijk weer problemen, waarna de rederij het wachalarm heeft vernieuwd.

Voor vertrek naar zee is het een goede gewoonte om te controleren of alle benodigde apparatuur, lichten en middelen, waaronder ook het wachalarm, bijstaan en goed werken. Het schip lag in Ramsvika weliswaar maar drie uur binnen en het zeebedrijf was bij blijven staan, doch het wachalarm was voorafgaand niet gebruikt en het had in de rede gelegen om de goede werking te controleren toen de kapitein besloot om het na vertrek wel te gebruiken.

Ten overvloede wijst de Raad er hier nogmaals op dat het bijstaan van het wachalarm niet betekent dat men 's nachts, net als overdag, met uitsluitend een chef van de wacht op de brug mag lopen.

De Noorse kaart

In de Noorse fjorden is het aan te bevelen om de van gekleurde lichtsectoren voorziene Noorse kaarten te gebruiken, hetgeen ook een voorwaarde was voor de loodsvrijstelling.

Aan boord van de "Frisiana" werd ook op een Noorse kaart gevaren, welke echter was gedateerd 1991 en sindsdien niet formeel meer was bijgewerkt. Waar men afwijkingen was tegengekomen, waren deze in de kaart bijgewerkt. Als men in de nacht echter blind vaart op een gewijzigd sectorlicht, waarvan de wijziging niet bekend is, kan dit desastreuze gevolgen hebben.

Het gebruik en het niet bijgewerkt zijn van de kaart heeft geen causaal verband met deze ramp. De Raad wijst er echter op als waarschuwing ter voorkoming van eventuele rampen in de toekomst.

Handelingen na de gronding

Hier verdient de kapitein alle waardering. Hij gaf onmiddellijk algemeen alarm, stopte de schroef, liet de bemanning overlevingspakken aantrekken, liet de schade controleren, tanks natrekken en peilen en controleren of er olie werd gelekt. Tevens lichtte hij de lokale autoriteiten in, de verzekering en de reder.

Na binnenkomst in Kristiansund liet hij een scheepsverklaring opmaken, lichtte de Scheepvaartinspectie in, liet zich keuren door een arts en het wachalarm repareren.

Conclusie

De "Frisiana" liep in de nacht van 7 op 8 december 2000 omhoog op de rotsen omdat de chef van de wacht, de kapitein, op de brug in slaap was gevallen en geen navigatie meer voerde dan wel uitkeek. Vermoeidheid na voorafgaand circa negen uur onafgebroken in touw te zijn geweest, lijkt de oorzaak.

Er stond geen uitkijk op post die de kapitein eventueel had kunnen alarmeren, toen het schip op een aantal rotseilandjes met een lichtopstand aanlag, deze op korte afstand passeerde, en vervolgens schuin achter de lichtopstand op de rotsen omhoog liep. De uitkijk had niet alleen volgens de regelgeving op post moeten staan doch ook, gezien de omstandigheden van geen loods en het reeds geruime tijd in touw zijn van de kapitein, was het goede zeemanschap geweest om een tweede man op de brug te hebben.

Het wachalarm stond bij, doch functioneerde niet goed.

De ramp is goed afgelopen, met alleen materiële schade en geen slachtoffers. Na de gronding heeft de kapitein goed gehandeld.

De kapitein is op zijn wacht in slaap gevallen, heeft niet meer goed uitgekeken noch genavigeerd en voer bovendien, terwijl de omstandigheden dit vereisten, zonder de voorgeschreven uitkijk op de brug. Hij heeft schuld aan de aanvaring.

Beslissing

De Raad straft kapitein M.J.P. Sijbranda, geboren 22 augustus 1972 en wonende te Sneek, wegens zijn schuld aan de ramp, door hem de bevoegdheid om te varen als kapitein aan boord van een zeeschip te ontnemen voor de periode van een week.

Lering

1. Alleen de wacht op de brug lopen impliceert een veiligheidsrisico en is alleen onder bepaalde omstandigheden en voorwaarden overdag toegestaan.
2. Aan het einde van een langere werkperiode, en in het bijzonder in het late deel van de nacht, is de kans op in slaap vallen groot. In dit geval viel de kapitein in slaap.
3. Een tweede man op de brug en ook het wachalarm, mits goed functionerend, vormen een mogelijk vangnet voor het in slaap vallen van een chef van de wacht.

Aanbeveling

Het uitbreiden van de minimum vereiste bemanningsbezetting indien blijkt dat een schip niet kan voldoen aan de minimum vereiste zeewachtbezetting.

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv. voorzitter, E. Bakker, P.S.W. Haseloop en H. Reijne, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en

U 5

uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 18 januari 2002.

(get.) P. Neleman, D.J. Pimentel