

## Nr. 10

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aan de grond lopen van het Nederlandse vrachtschip "Bernice", varende in Belfast Lough ter hoogte van Grey Point, Noord Ierland.

Betrokkene: kapitein P.P. Buitelaar

Op 18 december 1999 is het Nederlandse vrachtschip "Bernice", varende in Belfast Lough aan de grond gelopen ter hoogte van Grey Point, Noord Ierland. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 12 december 2001 dat de Raad een onderzoek zou instellen naar de oorzaak van deze scheepsramp en dat het onderzoek tevens zou lopen over de vraag of deze scheepsramp te wijten is aan de schuld van de kapitein van het Nederlandse vrachtschip "Bernice", Pieter Pieterse Buitelaar, wonende te Lelystad.

### *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 "Bernice";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie d.d. 25 april 2000, houdende een verhoor van kapitein P.P. Buitelaar;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie d.d. 25 september 2000, houdende een verhoor van gezel J.J. van Iwaarden;
4. een handgeschreven verklaring van gezel J.J. van Iwaarden d.d. 25 september 2001;
5. een brief d.d. 20 december 1999 van het DGG aan Bernice B.V.;
6. een fax d.d. 20 december 1999 van Kooy Shipping, aan de Scheepvaartinspectie, betreffende het ongeval, met bijlage;
7. een brief d.d. 4 april 2000, kenmerk 343/00/siko, van de Scheepvaartinspectie aan de heer P.P. Buitelaar;
8. een brief d.d. 31 juli 2001, kenmerk 514/00/SIKO, van de Scheepvaartinspectie aan de heer J.J. van Iwaarden;
9. een brief d.d. 20 januari 2000, kenmerk 71/00/SIKO, van de Scheepvaartinspectie aan de heer P.P. Buitelaar;
10. een brief d.d. 30 december 1999 van Koopmans & Ros Notarissen aan de Scheepvaartinspectie, met bijlagen;
11. twee kopieën d.d. 18 december 1999 van het scheepsdagboekjournaal;

## U 10

12. een fax d.d. 20 december 1999 van "Marine Accident Investigation Branch" aan de Scheepvaartinspectie;
13. diverse meldingen, betreffende het ongeval met het Nederlandse vrachtschip "Bernice";
14. Het Inspection Report van de Scheepvaartinspectie d.d. 07-02-2000, met bijlagen;
15. Zeekaart nr. BA 1753.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 10 april 2002. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart ing. J.W.R. de Palm. De Raad hoorde kapitein P.P. Buitelaar, als betrokkene en gezelschap J.J. van Iwaarden, als getuige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 12 december 2001 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem de gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren hetgeen hij dienstig achtte. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd. Aan de betrokkene is het recht gelaten het laatste te spreken.

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

### **A. Het schip**

De "Bernice" is een Nederlandse vrachtschip, toebehorend aan rederij Kooy Shipping B.V. te Pijnacker. Het schip is in 1978 gebouwd, is 70,25 meter lang, meet bruto 1252 register-ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 441 kW. Het schip is uitgerust met radiotelegrafie, GMDSS, VHF, gyrokompas, een zee- en een rivier-radar, echolood, automatische stuurinrichting en GPS. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in het totaal uit 6 personen. De diepgang bedroeg voor 2,20 meter en achter 2,20 meter. Het schip voer in ballast.

### **B. De gronding**

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein P.P. Buitelaar:

Ik ben in 1960 gaan varen als matroos. Vervolgens heb ik de koudegrondopleiding gevolgd en ben ik bij diverse buitenlandse rederijen gaan varen. In 1969 ben ik als derde stuurman bij de rederij K.J.C.P.L. gaan varen. Hierna heb ik mijn tweede rang en eerste rang behaald. Ik heb ook nog als tweede stuurman bij de rederij K.J.C.P.L. gevaren. Vanaf 1973 ben ik register-loods geweest in het district Rotterdam. Vanaf 1986 ben ik loods geweest op Aruba. In 1996 ben ik als gezagvoerder bij de rederij Kooy Shipping in dienst getreden. De rederij Kooy Shipping is eigenaar van het schip de "Bernice". Vanaf 19 december 1998 vaar ik regelmatig als gezagvoerder

op het schip de "Bernice". Ik ben dus goed bekend met het schip. Ik ben nog steeds als gezagvoerder in dienst bij de rederij Kooy Shipping.

De bemanning bestond uit de machinekamergezellen Van Iwaarden en Dojino, de dekgezellen Briones en Rebuyaco en verder stuurman Kroes. Op 12 december 1999 ben ik in Scheveningen aan boord gekomen en toen zat stuurman H. Kroes reeds als stuurman aan boord. De stuurman H. Kroes vertelde mij dat hij op de papieren van zijn broer voer. Hierna heb ik de rederij hiervan in kennis gesteld en gevraagd in de eerstvolgende haven een andere stuurman te sturen. De dochter van de eigenaar informeerde mij dat ik niet zo moest zeuren daar deze "stuurman" toch ook de nodige ervaring had. Er is geen vervanging gekomen en bij gebrek aan beter heb ik deze "stuurman" gewoon als stuurman laten functioneren, dit onder het mom "beter iets dan niets". Ik heb deze "stuurman" wel op de bemanningslijst gezet en waarschijnlijk ook wel op de monsterrol gezet, maar ik heb de monsterrol niet ondertekend daar dit valsheid in geschrifte was. Toen ik in Scheveningen aan boord kwam, was er geen kapitein aan boord en heb ik dus ook geen informatie van de vorige kapitein over deze "stuurman" gehad. Alle genoemde tijden zijn G.M.T.

Op 18 december 1999, omstreeks 02.30 uur, vertrok het schip, in ballast, uit Belfast met als bestemming Liverpool. Ik ben zonder loods uit Belfast vertrokken. Het schip is niet loodsplichtig. Ik ben goed bekend met het vaargebied. Ik ben al eerder zonder loods uit Belfast vertrokken. Ik ben niet door de eigenaar onder druk gezet om zonder loods te varen. Op de brug was alleen ikzelf aanwezig en in de machinekamer was de machinekamer gezet Dojino aanwezig. Ik stuurde op de stuurautomaat. Ik was voldoende uitgerust en had geen alcohol of stimulerende middelen gebruikt. Alle benodigde apparatuur stond bij en werkte naar behoren. Het echolood en het brugwachalarm stonden niet bij. Het was wisselvallig weer met regelmatig regenbuien, ook het zicht was hierdoor nogal variërend. Het schip was rustig. Er zijn 2 radars aan boord waarvan er één niet veel bijzonders is, maar de andere radar was perfect. De goede radar was in gebruik en ik wisselde steeds van bereik, het maximale bereik dat ik gebruikte was 3 mijl. Tijdens de regenbuien werd het beeld van de radar minder. Als de rain clutter werd gebruikt, werden op dit kleine bereik ook de echo's weggefilterd. Het schip werd niet weggezet door de stroom en wind. Ik kan me niet meer herinneren hoe het tij op dat moment is geweest. Ik volgde de boeienroute van het Victoria Channel tot boei 5/6. Omstreeks 03.00 uur passeerde ik boei 5/6 en heb toen koers veranderd naar 079 graden rechtwijzend richting Grey Point welke ik op een afstand van 0,25 mijl wilde passeren. De snelheid van het schip was rond de 10 knopen. Kort hierna viel de radar uit, veroorzaakt door een kapotte zekering. Dit heeft ongeveer tussen de 5 en 10 minuten geduurd. Daarna heb ik de radar weer ingesteld. Ik heb de elektronische peillijn evenwijdig aan mijn koerslijn gelegd op een passeerafstand van 0,25 mijl van Grey Point. Dit is de parallel-index-methode. Ik heb hierbij een fout gemaakt. Ik heb namelijk de koerslijn over de punt van de kaap Grey Point gelegd en de elektronische peillijn op 0,25 mijl afstand aan bakboord van de koerslijn. Ik ben in de veronderstelling geweest dat de elektronische peillijn mijn koerslijn was en de koerslijn mijn elektronische peillijn. Dit werd mede veroorzaakt doordat ik de radar excentrisch had ingesteld. Plotseling kwam ik er achter dat ik bovengenoemde instellingsfout op de radar had gemaakt. Ik gaf hard bakboordroer, maar het schip raakte de bodem ter plaatse van Grey Point. Dit was omstreeks 03.20 uur. Ik begreep direct dat de situatie vrij ernstig was en

## U 10

wilde terugvaren naar de ligplaats in de haven van Belfast. Er kwam water in de machinekamer. De machinekamer gezel Dojino is direct op de machinekamer gaan lenzen. Ondertussen waren de "stuurman" en gezel Van Iwaarden ook boven gekomen. Kort hierna meldden deze mij dat de lenspompen het niet konden bijhouden. Dus het schip was eigenlijk zinkende en heb ik in de kaart gezocht naar een geschikte plaats om het schip aan de grond te zetten. Ik heb het schip vervolgens bij de Royal Yacht Club aan de grond gezet. Dit vond ik de meest geschikte plaats. Dit was omstreeks 04.00 uur. Ik heb de autoriteiten en de rederij van het voorval in kennis gesteld. Ook is Scheepvaartinspectie en het klassebureau geïnformeerd. Ik weet niet precies wat de schade was, maar dit moet aanzienlijke bodemschade zijn geweest. Uiteindelijk stond het water in de machinekamer op dezelfde hoogte als het buitenboordwater. De hoofdmotor stond onder water. De Ierse autoriteiten zijn al snel aan boord gekomen. Zij informeerden mij dat het schip volledig waterdicht moest zijn voordat het Belfast mocht binnenvaren. Hierna is er een heel team van mensen aan boord gekomen om het schip waterdicht te maken en leeg te pompen. Hiervoor zijn er generatoren en pompen van de wal aan boord gebracht. Uiteindelijk is het schip op 22 december 1999 droog gegaan in het dok van Belfast. Op 23 december 1999 ben ik naar huis gegaan voor verlof. Ik weet niet meer wat er voor de rest aan reparaties aan het schip zijn uitgevoerd. Vanaf deze tijd loop ik in de ziektewet ten gevolge van psychische klachten welke mede het gevolg zijn van deze gronding. Ik heb het Victoria Channel niet gevolgd tot de Fairway boei, daar ik een bericht van de kustwacht had gekregen dat ik ruim vrij moest blijven van de Fairway boei ten gevolge van werkzaamheden ter plaatse. Verder is het voor kleine schepen de gewoonte het Victoria Channel te verlaten bij boei 5/6. Ik vond reisvoorbereiding niet noodzakelijk daar ik zeer goed bekend ben in dit vaarwater. Ik heb het een keer eerder meegemaakt dat de radar plotseling uitviel, veroorzaakt door een kapotte zekering. Dit was voor mij geen reden om de radar te laten repareren.

Ik heb aan de eerste oproep van Scheepvaartinspectie voor het opmaken van een proces- verbaal geen gehoor kunnen geven, dit in verband met ziekte en verhuizing.

Gezel J.J. van Iwaarden:

Ik heb altijd in de binnentankvaart en de visserij gezeten. Als 15-jarige ben ik in 1967 op de visserij begonnen. In februari 1999 ben ik voor het eerst in de zeevaart gaan werken en wel op de "Bernice" voor rederij Kooy Shipping B.V. Dit was mijn eerste zeeschip.

Ik heb een verklaring van de Scheepvaartinspectie waarop ik in de machinekamer van de "Bernice" mag werken als wachtmachinist. Verder heb ik een vaarbevoegdheidsbewijs voor gezel motorkamer met nummer 19216/98158, afgegeven op 22 september 1999.

Mijn eerste reis op de "Bernice" duurde bijna tien maanden. Mijn aflosser heeft in 9 dagen tijd de boel verziekt door een lading frietvet niet uit te wassen. Ik ben toen opgebeld door de eigenaar om weer aan boord te gaan en de zaak op te lossen. Toen dat klaar was, werd het schip in dezelfde haven aangehouden door de Deense Port State Control, omdat de stabiliteitsgegevens uit de tijd van vóór de ombouw waren. Na twee dagen mochten we voor een enkele reis naar Scheveningen. In Scheven-

ingen is toen een hellingproef gedaan. Ook is daar kapitein Buitelaar aan boord gekomen, samen met stuurman Kroes.

Buitelaar kende ik al van mijn vorige contract. Ik heb met hem ook de voorgaande schadevaring meegemaakt.

Van Scheveningen zijn we naar Rotterdam gevaren, waar we geladen hebben voor Belfast. Van stuurman Kroes weet ik dat hij kapitein is geweest bij Wagenborg. Hij kent zijn werk goed. Kapitein Buitelaar kwam als zeer deskundig over, maar nam wel eens wat risico's met de navigatie. Hij was zeer bedreven in het gebruik van de parallel-index-methode op de radar.

Op de brug van de "Bernice" is een zeeradar van Furuno, conventioneel type, een rivieradar van Decca type R916, ook conventioneel, een Plath stuurautomaat, twee rivierautomaten van Radio Zeeland, een gyro en een magnetisch kompas, 5 marifoons, een echolood met schrijver, veel zeekaarten en boekwerken, een Navtex en een GPS-ontvanger. Er is geen elektronische zeekaart. We zijn van Rotterdam naar Belfast gevaren. Daar is de lading gelost. De technische dienst van de rederij, in casu de schoonzoon van de eigenaar, is in Belfast aan boord geweest voor controle van de nieuwe elektrische pompmotoren tijdens het lossen van de lading.

Na de lossing zijn we in ballast vertrokken van Belfast naar Liverpool. De diepgang in ballast was 2,10 meter vóór en 2,20 meter achter, net genoeg trim om te kunnen butterwashen.

De kapitein was in Belfast slechts even naar de stad geweest en was bij terugkomst naar bed gegaan. Dat was om ongeveer 18.00 uur. Hij had beslist niet gedronken. Het vertrek was zonder loods, dat gebeurde geregeld. De "Bernice" is 73 meter lang over alles en 11,34 meter breed. We waren vrijgesteld van loodsplicht ter plaatse. Het vertrek was net voor middernacht op 18 december 1999. De tijden weet ik niet precies meer.

Alleen de kapitein was op de brug bij vertrek. De stuurman en twee matrozen zijn door de kapitein direct na vertrek naar bed gestuurd. De Filippijnse machinist was ook naar bed. Ikzelf was aan dek bezig met het schoonmaken van de ladingtanks. Het weer was heel goed: maximaal windkracht drie á vier en goed zicht. Er was geen regen of iets dergelijks.

Ik wist dat de kapitein jarig was en ben na het wassen van de eerste tanks een bak koffie gaan zetten. Toen ik via de trap naar de brug liep stootte het schip plotseling en viel ik weer terug aan dek. Ik ben naar de brug gerend en heb gevraagd wat er gaande was. De kapitein zei dat het schip aan de grond had gezeten.

Ik ben gelijk naar de machinekamer gegaan. Daar zag ik water uit schade in het vlak komen. Ik heb gelijk de lenspomp aangezet en laten zuigen via de noodlensafsluiter. Kort daarop heb ik de tweede lenspomp bijgezet omdat één pomp het niet aan kon. Ik heb aan de kapitein gemeld dat het schip lek was. Hij heeft daarop het schip omgekeerd en koers gezet richting Belfast. Ik zag dat hij het niet zou halen en heb de overige bemanning gepord. Algemeen alarm is er nooit geweest. De stuurman is naar de brug gegaan en heeft de kapitein geholpen. De Filippijnse machinist heeft eerst zijn koffers en zwemvest gepakt en kwam daarna naar de machinekamer. Toen draaide echter alles al. Na verloop van tijd heb ik de bakmotor gestart omdat de hulp-motoren in het water dreigden te komen. Ik ben ook nog op de brug geweest om te vertellen dat het erg snel ging en dat het aanlopen van Belfast onmogelijk was. De stuurman is met me mee geweest naar de machinekamer. Het water stond daar

## U 10

toen al op de plaat. Wederom heb ik advies gegeven om buiten de vaarweg te gaan. Ik had intussen al gezien dat de void space onder de ladingtanks droog en dus niet lek was. Bang om volledig te zinken was ik daarom niet. De stuurman vertelde op een gegeven moment dat we aan de grond gezet zouden worden. Hij vroeg of de hoofdmotor het zo lang zou volhouden. Ik dacht van wel, maar zag al wel dat het vliegwiel het water opgooide. Uiteindelijk is het schip aan de grond gezet op een keienstrandje. Het was toen rond hoog water.

Met tijwisselingen liep de machinekamer leeg en vol, pompen had verder geen zin. Gelukkig was de bilge nog schoon van olie na de hellingproef die eerder in Scheveningen was gedaan. Er was dus geen olieverontreiniging buitenboord. Pas na vier dagen op de stenen mochten we van de autoriteiten naar binnen. De kapitein heb ik na het stranden op de keien niet echt meer in functie meegemaakt. Hij was door de omstandigheden overspannen geraakt en nauwelijks meer aanspreekbaar. Hij sloot zichzelf ook op in zijn hut. Nadat hij bij de autoriteiten is geweest om wat papieren te tekenen, is hij ook niet meer aan boord teruggekomen. Dat was toen we nog op het strandje lagen.

De rest van de bemanning is wel aan boord gebleven. De twee Filippijnse matrozen en de Filippijnse machinist hebben één nacht in het zeemanshuis geslapen. Doordat we geen stroom meer hadden, was er niets meer mogelijk aan boord. Geen stromend water, geen warm eten en geen licht. Met hoog water stond er ongeveer 20 centimeter water in de verblijven. De eigenaar heeft wel gevraagd of we niet in een hotel wilden, maar we hadden besloten om te blijven. Op 23 december zijn we in dok gegaan in Belfast. Daar bleken er 26 gaten en gaatjes in het vlak te zitten, beginnend in ballasttank wing 3 stuurboord en dan in één rechte lijn naar achteren tot net links van de schroef. Daardoor lijkt het alsof er op het laatst nog afgedraaid is. Rechtdoor varen had alleen schade aan de stuurboord zijde gegeven. Verder heb ik niets toe te voegen aan deze verklaring.

### *3. Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein P.P. Buitelaar:

Ik ben tot 1991 loods geweest op Aruba. Ik ben daar vrijwillig vertrokken in verband met de slechte economische situatie aldaar en besloot weer bij de koopvaardij te gaan varen.

Het aan de grond lopen in mei 1999 bij Denemarken heeft mij later niet zo getraumatiseerd als de gronding bij Ierland. Bij Denemarken ben ik door oververmoeidheid in slaap gevallen, in dit geval was er sprake van een navigatiefout. Ik werd erg belast op de "Bernice" omdat ik allerlei extra werkzaamheden moest verrichten.

Bovendien was er geen aflooskapitein waardoor ik lang moest varen.

Op 12 december 1999 heb ik de reder geadviseerd mij die reis niet te laten maken in verband met mijn vermoeidheid. Bovendien was ik nog niet over de gronding bij Denemarken heen. De reder heeft mij toen op zo'n manier bepraat dat ik mij min of meer gedwongen voelde toch te gaan varen.

Ik ben bij vertrek Scheveningen wat de bemanningseisen betreft volledig te goeder trouw geweest.

Ik kende stuurman Kroes niet toen ik aan boord kwam. Later merkte ik aan zijn gedrag dat er iets niet klopte, dat gedrag paste niet bij een ervaren stuurman. Tijdens de reis naar Belfast hoorde ik dat hij op de papieren van zijn broer voer.

Toen ik hierna aan Kroes om opheldering vroeg, bevestigde hij een en ander. De reder was hiervan op de hoogte. Ik was hierdoor erg van stuk en ik wist mij met de situatie totaal geen raad. Na de gebeurtenis in Denemarken was het mijn bedoeling geweest alles precies volgens de regels te doen en nu werd ik met dit geconfronteerd. Ik heb de reder van mijn ongenoegen hierover op de hoogte gebracht en gezegd dat dit absoluut niet kon.

Ik heb de stuurman wel wacht laten lopen omdat dat niet anders kon.

Toen wij in Belfast waren heb ik drie uur in de stad rondgelopen om te overdenken wat ik met de situatie aan moest. Ik besloot uiteindelijk toch maar te vertrekken, hetgeen ik achteraf natuurlijk beter niet had kunnen doen, mede omdat ik, achteraf gezien, waarschijnlijk niet voldoende was uitgerust. Bij vertrek dacht ik dat het veilig was om met dit schip en deze bemanning te gaan varen. Overigens was ik wel van plan om na deze reis afscheid te nemen van deze rederij omdat mij de totale situatie niet aanstond.

Het weer bij vertrek was miezerig met af en toe buien. Het zicht was slecht en het was een stikdonkere nacht. Ik laat u aan de hand van de door mij gebruikte zeekaart zien wat mijn geplande route was. Ik had als reisvoorbereiding geen koerslijnen in de kaart gezet omdat ik het gebied zeer goed kende. Het licht Mew Island dat u mij toont, heb ik niet gezien, waar-schijnlijk omdat de kaap ervoor lag.

Ik had het wachtalarm nog niet aangedaan, ik was van plan dit later te doen.

Na vertrek was er naar mijn mening geen mogelijkheid om een uitkijk op de brug erbij te hebben. De hele bemanning was heel erg zwaar belast en ik vond dat ze moesten gaan slapen. De stuurman had de hele dag aan dek gestaan.

Van Iwaarden is na vertrek gaan butterwashen, maar ik heb hem gezegd daarmee te stoppen omdat wij hierdoor in een stoomwolk kwamen te varen die het zicht naar buiten belemmerde.

Na vertrek hebben wij twee of drie black-outs gehad. Ik weet niet meer of dit volledige black-outs zijn geweest waardoor ook de hoofdmotor is uitgevallen. Ik weet wel dat ik hierdoor problemen met de voeding van de radar heb gekregen. De rivierradar was op zee niet goed bruikbaar. De GPS had een back-up accu. Ik heb vanaf de boeien tot de gronding geen GPS-positie genomen.

De problemen met de radar werden opgelost door het plaatsen van een zekering in de machinekamer. Dat gebeurde door iemand anders, ik ben de hele tijd op de brug gebleven.

Ik heb heel lang over de navigatiefout die ik heb gemaakt, nagedacht. Ik voer met een excentrisch ingestelde radar, maar na de storingen werd de radar volgens mij weer centrisch opgestart, waardoor ik deze weer excentrisch moest instellen. Ik gebruikte de parallel-index-methode en waarschijnlijk heb ik de koerslijn verwisseld met de PI-lijn. Ik weet niet hoe het komt dat ik deze twee lijnen met elkaar heb verwisseld en geen verschil tussen deze lijnen heb gezien. De PI-lijn was ingesteld op 2½ kabel; ik vond deze afstand niet onverantwoord klein.

## U 10

De koerslijn was naar boven ingesteld. Ik weet niet meer of de radar gyro-gekoppeld was, ik dacht van niet.

Ik heb niet op het echolood gekeken. Ik heb ook geen posities in de kaart gezet omdat ik op parallelindex voer.

Op een gegeven moment zag ik op de radar dat ik niet goed zat. Ik heb nog hard bakboord roer gegeven, maar het was al te laat en ik voelde het schip stoten.

Na het stoten heb ik onmiddellijk de havenautoriteiten geïnformeerd dat ik wilde terugkeren naar onze oude ligplaats. Ik had aanvankelijk niet verteld dat wij hadden gestoten, later wel.

Ik heb geen algemeen alarm gegeven omdat iedereen al wakker was. Ik hield er wel rekening mee dat wij eventueel zouden kunnen gaan zinken. Toen bleek dat wij de ligplaats niet zouden halen omdat wij teveel water maakten, besloot ik het schip aan de grond te zetten.

Achteraf ben ik van oordeel dat ik te lang ben meegegaan met de slechte bedrijfsvoering van de rederij, waardoor de situatie aan boord steeds minder werkbaar werd. Ik ben een half jaar geleden medisch gekeurd.

Na deze gronding heb ik ongeveer anderhalf jaar niet gevaren. Nu vaar ik weer sinds 28 oktober 2001, zeer tot mijn tevredenheid op een ISM-gecertificeerd drogeladingsschip. Ik voel mij volledig in staat om weer als kapitein te gaan varen.

Ik ben van mening dat het heel erg lang heeft geduurd voordat deze zaak bij de Raad voor de Scheepvaart wordt behandeld. Dit belast mij opnieuw erg zwaar.

Gezel J.J. van Iwaarden:

Mijn opmerking met betrekking tot het nemen van risico's tijdens het navigeren van de kapitein, zoals weergegeven op bladzijde 007 van uw dossier, is niet juist weergegeven door de Scheepvaartinspectie. Dit heb ik niet tegen de Scheepvaartinspectie gezegd. Ook opmerking dat de kapitein van boord zou zijn gegaan nadat het schip droog op het strand lag, zoals weergegeven op bladzijde 007, is absoluut niet waar. De kapitein is pas van boord gegaan nadat wij in het dok lagen. Wel is het zo dat wij met ons drieën, inclusief de kapitein, een nacht van boord zijn gegaan om ons te douchen en om wat te gaan eten. Ik heb aan de Scheepvaartinspectie gevraagd de handgeschreven verklaring die was opgenomen, op een paar punten te veranderen. Er is mij toen beloofd dat dit zou gebeuren, doch het is niet gebeurd. De nieuwe verklaring is mij later nooit toegestuurd.

Het weer bij vertrek was goed. Er was weinig wind, het zicht was goed en volgens mij was het droog.

Ik was bij vertrek aanwezig bij voor en achter. Daarna ben ik gaan butterwashen. Ik weet niet meer of ik in die periode nog naar de brug ben geweest. Tijdens mijn werkzaamheden moest ik wel eens een tank in.

Toen ik met twee koppen koffie naar de brug wilde, stootten wij de grond en viel ik achter-over. Ik ben toen toch naar de brug gegaan. De kapitein stond te sturen. Ik weet niet meer hoe de motor was ingesteld. Daarna ben ik naar de machinekamer gegaan. Er is geen algemeen alarm gegeven.

Ik ben zelf niet op de hoogte van de parallel-index-methode. Ik had van de stuurman gehoord dat de kapitein daar heel bedreven in was.



Ik heb de kapitein gezien toen hij, nadat hij een paar uur in Belfast had rondgelopen, weer aan boord kwam. Hij was toen absoluut niet dronken.  
Ik heb de schade in het dok bekeken.  
Ik was in het bezit van het volgens het bemanningscertificaat vereiste vaarbevoegdheidsbewijs.

#### 4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 18 december 1999 vertrok omstreeks 02.30 uur L.T. het Nederlandse schip "Bernice" in ballast, uit Belfast (Noord Ierland) met als bestemming Liverpool (VK). De kapitein was toen alleen op de brug en hield zich bezig met de navigatie. Alle benodigde apparatuur werkte naar behoren, met de opmerking dat een van de twee radars op de brug niet helemaal optimaal werkte. Het was wisselvallig weer met regelmatig regenbuien waardoor het zicht beperkt werd.

Zoals opgenomen in het proces-verbaal van de kapitein bleek hij goed bekend te zijn met de haven van Belfast, zodanig dat hij vrijgesteld is van het gebruik van een loods.

Bij het vertrek bleek dat de kapitein de parrallel-index-methode verkeerd had toegepast. Uit de verklaring van de kapitein blijkt dat hij heeft toegegeven dat hij een fout had gemaakt bij de toepassing van de parrallel-index-methode.

In plaats dat de kapitein de elektronische peillijn parallel aan de koerslijn over een afstand van 0,25 mijl over Grey Point had geplaatst, liet hij zijn koerslijn over Grey Point gaan.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de kapitein rond 03.20 uur L.T op de rotsen liep bij Grey Point.

De machinekamergezel die tijdens de gronding in de machinekamer was, merkte dat het schip water maakte in de machinekamer en begon te lenzen. Kort daarna waarschuwde hij de kapitein dat de lenspompen het niet meer bij konden houden. Hierop besloot de kapitein het schip bewust aan de grond te zetten ter voorkoming van het volledig zinken, hetgeen lukte.

De oorzaak van de gronding lag volgens mij aan het feit dat de kapitein heeft verzuimd om een goede uitkijk te houden en geen veilige navigatie heeft gevoerd. Reisvoorbereiding vond de kapitein niet belangrijk. De radar die niet goed werkte, was ook geen reden voor de kapitein om de radar te laten repareren. De aan boord zijnde H. Kroes was niet bevoegd om als stuurman te mogen varen.

Volgens mij is de kapitein nalatig geweest, heeft hij zich onverantwoordelijk gedragen en hij is dan ook verantwoordelijk voor de gronding van het schip.

De gronding had voorkomen kunnen worden als de kapitein:

- beter uitkijk had gehouden;
- beter en veiliger had genavigeerd;
- zich gehouden had aan de verplichting om een reisvoorbereiding te maken;
- zich had vergewist dat routinematige handelingen kunnen leiden tot gevaarlijke situaties.

Men mag van geluk spreken dat de opgelopen materiële schade geen gevolgen had voor de bemanning en het mariene milieu.

## U 10

Verder wil ik opmerken dat de kapitein P.P. Buitelaar op 11 mei 1999 ook aan de grond had gezeten, met als gevolg de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart op 23 mei 2000. Er is een opmerkelijke gelijkenis tussen die zaak en deze.

Ik stel de Raad voor om de bevoegdheid van kapitein P.P. Buitelaar, om als kapitein te mogen varen, in te trekken voor een periode van drie weken. Hierbij heb ik rekening gehouden met de al verlopen tijd vanaf de gronding en de zitting.

### 5. Het oordeel van de Raad

#### **Toedracht**

Op 12 december 1999 zijn de kapitein en de eerste stuurman in Scheveningen aan boord van de "Bernice" gekomen. Van Scheveningen werd naar Rotterdam gevaren om lading in te nemen, bestemd voor Belfast. Onderweg naar Belfast vernam de kapitein van de eerste stuurman dat deze op de papieren van zijn broer voer. De kapitein nam hierop contact op met de reder/eigenaar van de "Bernice", Kooy Shipping B.V., en vroeg om in de eerstvolgende haven een andere stuurman te sturen. De reder/eigenaar bleek hiervan te weten doch gaf hem, bij monde van zijn dochter, te kennen dat hij niet zo moest zeuren, dat de persoon aan boord de nodige ervaring had en dat er geen vervanging kwam. Omdat hij geen valsheid in geschrifte wilde plegen, heeft de kapitein de monsterrol niet ondertekend. Een kopie van de monsterrol ontbreekt ook in de stukken van het dossier van het voorlopig onderzoek door de Scheepvaartinspectie, evenals de monsterformulieren.

De kapitein had zijn eerste rang behaald in 1974 en verklaarde dat hij als derde en tweede stuurman bij de K.J.C.P.L. had gevaren, in 1973 registerloods was geworden in Rotterdam, enige tijd loods was geweest in Aruba, in 1996 als kapitein in dienst was getreden bij rederij Kooy Shipping en sedert december 1998 regelmatig als kapitein op de "Bernice" had gevaren en goed bekend was met het schip.

Nadat het schip was gelost in Belfast, vertrok het op 18 december 1999 omstreeks 02.30 uur in ballast uit Belfast met bestemming Liverpool. De kapitein was al eerder in Belfast geweest, was er goed bekend en vertrok zonder loods. Hij liep alleen op de brug en alleen de Filippijnse machinist was volgens hem in de machinekamer. De stuurman en matrozen waren die dag druk bezig geweest met het lossen, waren volgens de kapitein moe en hadden rust nodig. Volgens de Nederlandse pompman, die na vertrek aan dek bezig was met het schoonmaken van de ladingtanks, was iedereen, ook de machinist, naar bed. Het weer was volgens hem goed, goed zicht en geen regen. Volgens de kapitein was het weer wisselvallig met regelmatig regenbuien, waardoor het zicht variërend was en het radarbeeld tijdens de buien minder was. Ter zitting sprak de kapitein van motregenachtig en heilig, waardoor het zicht werd beperkt. Het was die nacht aardedonker.

De kapitein had in april 2000 tegenover de ambtenaar van de Scheepvaartinspectie verklaard dat hij voldoende uitgerust was en geen alcohol of stimulerende middelen had gebruikt.

De "Bernice" zat volgens de kapitein vol met 'huisvlijt', met eigen middelen aangebrachte voorzieningen, wat niet allemaal even betrouwbaar werkte. Dat eiste veel aandacht.

Ter zitting gaf hij aan destijds flink onder stress te hebben gestaan, vanwege de

omstandigheden waaronder hij met het schip moest varen en vooral omdat het schip wederom, net als bij de ramp met de "Bernice" een half jaar eerder, niet voldoende was bemand. Hierdoor moet hij toch ongemerkt vermoeid zijn geweest. Hij had de middag voor vertrek een aantal uren op de wal al piekerend door Belfast gelopen over wat hij nu met de zaak aan moest en had, nadat hij om circa 18.00 uur weer aan boord was gekomen de uren voor het vertrek in zijn hut hierdoor ook niet echt geslapen.

De op de brug bijstaande apparatuur werkte naar behoren. De kapitein gebruikte de Furuno zeeradar, de Decca rivierradar was niet veel bijzonders volgens hem en stond op standby. Het echolood en wachalarm stonden niet bij.

De reis was niet voorbereid. Omdat hij zeer goed bekend was met het vaarwater had de kapitein dit niet nodig gevonden. Er stonden geen koerslijnen in de kaart. De kapitein zette geen posities in de kaart, hij navigeerde in het Victoria Channel op zicht van de boeien en daarna op de radar met een parallelindexlijn.

Ter zitting verklaarde de kapitein dat er na vertrek een aantal malen een stoomwolk was ontstaan tengevolge van het schoonmaken van de ladingtanks, welke het uitzicht hadden belemmerd. Ook was er twee- of driemaal een "black out" geweest. De machines waren hierbij niet uitgevallen, dacht hij, maar wel de voeding van de apparatuur op de brug.

Te circa 03.00 uur passeerde de "Bernice" de boeien nrs. 5 en 6 en veranderde koers naar stuurboord naar koers 079° rw richting Grey Point. Van de kustwacht was er een bericht gekomen om ruim vrij te blijven van de Fairway boei, vanwege werkzaamheden ter plaatse. Kleinere schepen verlaten volgens de kapitein gewoonlijk het Victoria Channel bij de boeien 5 en 6. De kapitein wilde de landpunt van Grey Point op een afstand van 0,25 mijl passeren en had volgens zijn later opgemaakte scheepsverklaring "de parallelindex ingesteld 0,25 mijl vrij van Grey Point". De vaart van het schip was circa 10 knopen.

Kort hierna viel de radar uit ten gevolge van een kapotte zekering, waarop de kapitein volgens zijn scheepsverklaring iets naar bakboord had gestuurd om meer vrij te blijven van Grey Point. Nadat de kapitein de zekering door de pompman had laten vervangen, kwam de radar na 5 à 10 minuten weer bij en stuurde de kapitein weer, naar hij dacht, met een parallelindex 0,25 mijl vrij van Grey Point. De radar had hij "excentrisch" ingesteld.

Plotseling bemerkte hij dat hij zich had vergist, dat hij zijn koerslijn als indexlijn zag en dat hij de indexlijn foutief over bakboord van de koerslijn had gelegd. Hierop gaf hij hard bakboordroer, doch het was te laat en in de bakboorddraai raakte het schip omstreeks 03.20 uur nabij Grey Point de bodem.

De pompman had net koffie gemaakt en wilde de kapitein op de brug een kop brengen, toen het schip stootte en hij van de trap op dek viel. Hij rende naar de brug waar hij de kapitein zag staan sturen. De kapitein zei hem dat ze aan de grond hadden gezeten. Hierop ging de pompman naar de machinekamer en zag daar het water uit het beschadigde scheepsvlak komen. Hij zette onmiddellijk een lenspomp bij en later ook de tweede omdat één pomp het niet aankon en meldde aan de kapitein op de brug dat het schip lek was.

Op de brug had de kapitein het schip inmiddels omgedraaid. Hij wilde terugvaren naar Belfast, hetgeen hij de wal meldde. De pompman had inmiddels de overige

## U 10

bemanningsleden kwamen te staan. Hij startte het noodaggregaat onder de bak en lichtte de kapitein in dat het erg snel ging en dat het aanlopen van Belfast niet mogelijk was. Ook de "eerste stuurman" was er inmiddels bijgekomen en de Filippijnse machinist.

De kapitein besloot om het schip aan de grond te gaan zetten en deed dit omstreeks 04.00 uur ter hoogte van de Royal North of Ireland Yacht Club op een, naar later bleek, keienstrandje. Het was rond hoog water.

Hierna lichtte de kapitein de lokale autoriteiten en de rederij van het gebeurde in, terwijl ook de Scheepvaartinspectie en het klassebureau werden ingelicht.

Het water in de machinekamer stond uiteindelijk even hoog als buitenboord, waarbij de hoofdmotor onder water stond. Het waterpeil in de machinekamer ging met het tij op en neer. Omdat de bilge in de machinekamer vrij schoon was, vond er geen olieverontreiniging buitenboord plaats. De kapitein realiseerde zich dat er aanzienlijke bodemschade moest zijn.

Dezelfde ochtend kwamen de autoriteiten aan boord en deze gaven aan dat het schip eerst volledig waterdicht moest zijn alvorens het Belfast mocht binnenvaren. Er werden pompen en generatoren aan boord gebracht en na vier dagen werd de "Bernice" door twee sleepboten losgetrokken en naar Belfast gebracht, waar het schip op 22 december in dok ging. Er bleken vele gaten in het vlak te zitten beginnend bij ballasttank nr. 3 naar achteren gaande.

De Nederlandse bemanningsleden, waaronder de kapitein, gingen na de dokking op 23 december terug naar Nederland. Na een noodreparatie werd de "Bernice" op 2 februari 2000 naar Vlaardingen gesleept waar het schip op 7 februari in dok ging voor reparatie tot 28 februari.

Het totale schadebedrag is niet bekend doch zal aanzienlijk zijn geweest.

De kapitein is na terugkeer in Nederland in de ziektewet gekomen ten gevolge van psychische klachten, mede als gevolg van de gronding. Pas in oktober 2001 is hij weer gaan varen, bij een andere maatschappij. Ter zitting gaf hij aan dat zijn laatste medische scheepvaartkeuring een half jaar geleden had plaatsgevonden, waarbij hij was goedgekeurd.

### Beschouwing

Deze ramp vond plaats op 18 december 1999. Circa een half jaar eerder, op 11 mei 1999, was de "Bernice" onder dezelfde kapitein en onder vergelijkbare omstandigheden in Denemarken aan de grond gelopen. Die ramp werd door de Raad in openbare zitting onderzocht op 23 mei 2000 (Uitspraak nr. 18/2000).

Het resultaat van het voorlopig onderzoek van onderhavige ramp door de Scheepvaartinspectie werd de Raad aangeboden op 11 oktober 2001, bijna twee jaar na het plaatsvinden van de ramp. Uit de stukken blijkt dat de kapitein door de Scheepvaartinspectie tweemaal moest worden opgeroepen en de pompman driemaal, alvorens van hen een verklaring kon worden opgenomen. De vertraging die hierdoor is ontstaan bij de behandeling van de zaak is dan ook deels terug te voeren tot de betrokkene en de getuige zelf, doch is mede ook te wijten aan de minder voortvarende administratieve afhandeling van deze oproepen bij de Scheepvaartinspectie, waar tussen de eerste en tweede oproep van de pompman een tijd van meer dan een jaar lag.

Voorzover deze vertraging in de behandeling van de zaak de kapitein thans psychisch belastte, werd hiervoor bij monde van de Inspecteur voor de Scheepvaart namens de Scheepvaartinspectie excuses aangeboden.

De Raad beveelt aan om de tot nu toe betrachtte coulance bij het oproepen van betrokkenen en getuigen te verscherpen.

De punten welke geleid hebben tot onderhavige scheepsramp zijn door de Raad achtereenvolgend onderzocht.

#### *De navigatie*

Omdat de kapitein vond dat hij het gebied goed kende, had hij geen koerslijnen in de kaart gezet, zoals bij een reisvoorbereiding hoort, noch zette hij posities of passeertijden in de kaart noch noteerde hij deze in het journaal, dat niet werd bijgehouden. Kortom: de kapitein voerde de elementaire grondbeginselen voor de navigatie niet uit.

De kapitein verklaarde te hebben genavigeerd met behulp van de parallel-index-methode op de radar, waar hij volgens de getuige zeer bedreven in was. Desgevraagd bleek de getuige echter niet goed te weten wat parallel-index inhield. Hij kon dan ook niet beoordelen of de kapitein daar bedreven in was; hij had bedoeld dat hij de kapitein er veel over had horen spreken en had het van de eerste stuurman gehoord. Bij het afzetten van de parallel-indexlijn had hij zich vergist, verklaarde de kapitein. Hij had deze op 0,25 mijl over bakboord afgezet in plaats van over stuurboord, en vervolgens had hij de koerslijn aangezien voor de parallel-indexlijn. Hij had de radar excentrisch ingesteld, hetgeen mede zijn vergissing zou hebben veroorzaakt. Ter zitting gaf hij aan dat de radar waarschijnlijk ook niet gekoppeld had gestaan met de gyro.

Dat de koerslijn/voorschipslijn voor een parallel-indexlijn wordt aangezien, komt de Raad gelet op de verschillen in presentatie van de lijnen, vreemd voor. Hoe de kapitein nu met de parallel-index had genavigeerd en wat er precies was misgegaan, werd de Raad ter zitting niet helemaal duidelijk. Wel was duidelijk dat de kapitein vergissing op vergissing had gestapeld en het zichzelf in open water onnodig moeilijk had gemaakt door met zijn radar "off centered" te varen en bovendien waarschijnlijk ook niet gyro-gestabiliseerd, terwijl dit wel beschikbaar was.

De kapitein controleerde zijn positie op geen enkele wijze, niet met een gis, noch met radar-peilingen- en afstanden of een GPS-positie. Omdat er geen reisvoorbereiding was gedaan, waren er geen koerslijnen in de kaart gezet en waypoints bepaald, noch stonden deze in de GPS.

Alhoewel niet in causaal verband staand met de ramp wijst de Raad erop dat indien de GPS in deze wateren wordt gebruikt de Ireland 1965 datum in de GPS moet worden ingesteld, zoals vermeld op de kaart BA 1753.

Om bij donkere nacht na een aantal (voeding-)black-outs, tijdens en na het gedurende enige tijd uitvallen van de radar, alsmede het volgens de kapitein slechte zicht, op 0,25 mijl langs een niet verlichte landtong te willen sturen zonder een goede plaatsbepaling uit te voeren, is niet alleen slechte navigatie, het getuigt van weinig vakbekwaamheid, slecht zeemanschap en is onverantwoordelijk. Er was alle ruimte om meer naar bakboord te houden en daarmee ruimer vrij te blijven van de landtong bij Grey Point, terwijl de route daardoor ook niet echt langer werd. Zeker

## U 10

toen de radar 5 à 10 minuten was uitgevallen, en de andere radar die stand-by stond niet werd gebruikt, was dit verstandig geweest. In zijn scheepsverklaring gaf de kapitein weliswaar aan dat hij wat bakboorduit was gegaan toen de radar uitviel, doch toen deze weer bijkwam, had hij opnieuw op parallelindex 0,25 mijl vrij gestuurd van Grey Point. Het weer bijkomen van de radar was een reden om het radarbeeld te controleren, hetgeen de kapitein klaarblijkelijk niet heeft gedaan. Toen de radar uitviel had het in de rede gelegen om bijvoorbeeld een GPS-positie in de kaart te zetten. Normaal zette de kapitein wel posities in de kaart verklaarde hij, alleen nu deed hij niets.

De kapitein nam op deze wijze een onnodig groot risico. Dermate groot dat de Raad eigenlijk niet gelooft dat een kapitein of stuurman onder normale omstandigheden een dergelijk risico zou nemen. Mede gelet op het feit dat de kapitein eigenlijk helemaal niets deed, sluit de Raad dan ook niet uit dat de kapitein, ondanks dat hij anders verklaarde, in slaap is gevallen dan wel anderszins "afwezig" is geweest.

### *Het uitkijken*

Ingevolge het Schepenbesluit artikel 113 dient er van zonsondergang tot zonsopkomst behalve de chef van de wacht tevens een scheepsgezel voor het houden van uitkijk op de brug op wacht te zijn. De kapitein oordeelde dat hij zonder kon en had geen uitkijk op post gesteld. De uitkijk had hem mogelijk kunnen waarschuwen dat de lampjes op de wal wel erg dichtbij kwamen. Het was weliswaar een donkere nacht en er stonden geen lichten op de wal aangegeven, doch er waren wel huisjes en andere gebouwen die toch enige verlichting moeten hebben getoond. Dat het zicht door regenbuien beperkt zou zijn geweest, was een reden temeer om een uitkijk op post te roepen. Tevens zou een uitkijk met enige interesse voor het gebeuren op de brug, als hij ook op de radar had gekeken, het land wel erg dichtbij hebben zien komen. Een uitkijk als tweede man op de brug kan bovendien reageren indien de chef van de wacht "afwezig" raakt, terwijl hij andersom in voorkomend geval, indien daar twijfel over bestaat, kan bevestigen dat de chef van de wacht niet heeft geslapen of van de brug is geweest.

Als de bemanning rust nodig heeft, de werktijden zijn overschreden, dient die rust gegeven te worden door zonodig het schip stil te leggen, ten anker te gaan of later uit de haven te vertrekken. Het gaan varen met een onvolledige brugbezetting is in strijd met de voorschriften en brengt de veiligheid in gevaar.

Alhoewel hier niets over staat voorgeschreven, is het verstandig om ook bij nacht op de brug het wachtalarm in bedrijf te hebben. Dit stond niet bij.

Onder uitkijken valt ook het op een juiste wijze gebruikmaken van de hulpmiddelen, in dit geval de radar. Dit is niet goed gedaan.

De Raad concludeert dan ook dat er niet goed is uitgekeken.

### *Het niet voldoende bemand varen*

Bij de vorige ramp met de "Bernice", in mei 1999, voer het schip onderbemand, te weten zonder stuurman. De kapitein had daar toen tegenover de rederij mee ingestemd. Het had ertoe geleid dat hij oververmoeid was geraakt en op de brug in slaap was gevallen met een gronding als gevolg.

In dit geval was het schip wederom niet voldoende bemand. De stuurman voer op de papieren van zijn broer. De rederij was hiervan op de hoogte en had de kapitein te

kennen gegeven dat hij niet zo moest zeuren, waarmee de kapitein als het ware voor het blok werd gezet. Gewoon uitvaren met alle risico's van dien of niet uitvaren zoals de wet voorschrijft, met mogelijke financiële nadelen voor hem en misschien wel ontslag.

Formeel is de kapitein verantwoordelijk voor het schip en had hij volgens de wet de reis niet mogen ondernemen toen bleek dat het schip niet voldoende was bemand (artikel 343 Wetboek van Koophandel). Het is zijn verantwoordelijkheid om daarop toe te zien (artikel 150 Schepenbesluit 1965). Anderzijds is het de verplichting van de eigenaar om de kapitein de middelen te verschaffen, en dus ook de juiste bemanning, die de kapitein, in verband met de uitvoering van de taak hem opgedragen in het Schepenbesluit 1965, behoeft (artikel 166 Schepenbesluit 1965). De Raad betreurt het dat de betrokken Nederlandse reder zijn kapitein ten tweede male met onvoldoende bemanning liet varen, hem er in feite toe aanzette, want toen de kapitein vroeg om een vervanger met de juiste papieren te sturen, kreeg de kapitein te horen dat hij niet moest zeuren. De kapitein wordt hiermede niet de nodige middelen verschaft en wordt daarmede onder druk gezet. De vorige ramp was indirect een gevolg van het met onvoldoende bemanning varen en de kapitein werd er nu wederom mee geconfronteerd.

Anderzijds moet en behoeft een kapitein zich niet onder druk te laten zetten door een reder om te handelen in strijd met zijn wettelijke verantwoordelijkheden. De kapitein moet zich verantwoorden voor de Raad voor de Scheepvaart als het mis gaat, hij zijn taken niet goed heeft vervuld, terwijl de reder, indien deze de kapitein niet voldoende middelen verschaft of met beloften of misbruik van gezag opzettelijk de kapitein aanzet tot het negeren van de wettelijke voorschriften, zich zonodig zal moeten verantwoorden voor de Scheepvaartinspectie respectievelijk de strafrechter. Een onderzoek naar de handelwijze van de rederij valt buiten de competentie van de Raad.

De Raad beveelt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie aan een onderzoek naar de handelwijze van de betrokken rederij te starten.

#### *De belasting van de kapitein*

Toen de kapitein op 12 december aanmonsterde, was hij nog te vermoeid, mede omdat hij de vorige ramp nog niet echt had verwerkt. Achteraf had hij het eigenlijk niet moeten doen, gaf hij ter zitting aan. Toen na vertrek bleek dat het schip weer niet goed was bemand, zat hij daar flink mee. Tezamen met de steeds optredende technische storingen vormde dit voor hem een grote psychische belasting en, alhoewel hij dacht dat hij wel kon varen, moet deze stress hem parten hebben gespeeld.

De Raad wijst erop dat vermoeidheid, en vooral indien deze psychisch van aard is, niet alleen kan leiden tot in slaap vallen, doch dat ook het maken van fouten dan wel minder attent handelen en niet meer helder redeneren hier het gevolg van kunnen zijn.

Helaas heeft de kapitein dit niet onderkend en is doorgedaan, met alle gevolgen van dien. Door zijn verantwoordelijkheid als kapitein tegenover de reder niet te nemen, heeft hij zijn schip en bemanning, en uiteindelijk ook zichzelf in gevaar gebracht. Na deze ramp met de "Bernice" is de kapitein ten gevolge van psychische klachten in de ziektewet terecht gekomen en ruim 1½ jaar later, in oktober 2001, pas weer

## U 10

gaan varen. Hij gaf ter zitting aan dat hij nu uit de psychische problemen is en naar zijn volle tevredenheid bij een andere rederij vaart. Bij die rederij is alles gewoon goed geregeld en loopt het uitstekend.

Gelet op de overeenkomstige omstandigheden en oorzaken waardoor beide rampen met de "Bernice", in mei 1999 en in december 1999, konden gebeuren, heeft de Raad overwogen om het onderzoek tevens te laten lopen over een mogelijke ongeschiktheid van de kapitein om zijn beroepsplichten te vervullen. Mede gelet op de rol die de rederij mogelijk heeft gespeeld bij het doen ontstaan van de omstandigheden waaronder beide rampen konden gebeuren, door het niet voldoende bemannen van het schip, en omdat de kapitein na medisch herstel inmiddels circa vijf maanden bij een andere maatschappij zonder problemen en tevreden vaart, heeft de Raad dit thans verworpen.

### *Conclusie*

Evenals bij de voorgaande ramp met de "Bernice" is ook deze ramp veroorzaakt door het met onvoldoende bekwaamheid en bezetting wachtlopen op de brug door de kapitein. De reis was niet voorbereid, er stonden geen koerslijnen in de kaart, er werden geen posities in de kaart bijgehouden, op de radar werd onjuist gebruik gemaakt van een parallel-indexlijn en de positie werd niet anderszins gecontroleerd door radarpeilingen en/of afstanden dan wel GPS. De gedurende de nacht verplichte uitkijk was niet aanwezig en er werd niet goed uitgekeken. Ondanks vermeende slecht zicht omstandigheden met een onbetrouwbare radar die al een keer was uitgevallen, terwijl er alle ruimte was om meer naar bakboord te houden, bleef de kapitein onnodig volharden om de duistere, niet met een licht gemarkeerde landtong op korte afstand te passeren, in de nabijheid waarvan het schip uiteindelijk stootte. Gelet op de aard en veelheid van nalatigheden kan niet worden uitgesloten dat de kapitein misschien fysiek wel aanwezig was, doch geestelijk "afwezig". Zijn door hem aangegeven overspannen gemoedstoestand, mede als gevolg van het feit dat de rederij hem wederom met een onvoldoende bemand schip liet varen, zou hier een rol kunnen hebben gespeeld.

De kapitein heeft schuld aan de aanvaring.

Bij de bepaling van de strafmaat heeft de Raad, in overeenstemming met artikel 6 van het Europees Verdrag over de Rechten van de Mens (EVRM) respectievelijk analoog aan artikel 63 van het Wetboek van Strafrecht, rekening gehouden met het feit dat het onderzoek in deze zaak meer dan twee jaar heeft geduurd, alsmede dat na deze ramp in een andere zaak door de Raad al de kapitein een tuchtrechtelijke maatregel is opgelegd van zes weken ontneming van de bevoegdheid om als kapitein te varen. Beide feiten vormen thans strafverzachtende omstandigheden.

### **Beslissing**

De Raad straft kapitein P.P. Buitelaar, geboren op 18 december 1943 te Den Haag, wegens zijn schuld aan de ramp, door hem de bevoegdheid om als kapitein op een zeeschip te varen te ontnemen voor de periode van drie weken.



### **Leringen**

1. De noodzaak tot het houden van een goede uitkijk, zowel op radar als visueel. Een uitkijk op brug bij nacht is verplicht.
2. Een schip moet voldoende bemand zijn; het is de verantwoordelijkheid van de kapitein om daarop toe te zien en de plicht van de eigenaar om in voldoende gekwalificeerde bemanning te voorzien.
3. Een koerslijn in de kaart en het regelmatig controleren van de positie met meerdere middelen is een basisbeginsel voor een goede navigatie. Dit werd niet gedaan en het schip liep aan de grond.

### **Aanbeveling**

1. Het aanspreken op en het starten van een onderzoek naar, alsmede het scherper toezien op en stringenter controleren van de handelwijze van de eigenaar/reder van de "Bernice" ten aanzien van het voldoende bemannen van dit en eventuele andere schepen van dezelfde rederij.
2. De procedure voor het oproepen van betrokkenen en getuigen om gehoord te worden door de Scheepvaartinspectie bij een voorlopig onderzoek te verscherpen, teneinde te grote vertragingen te voorkomen.

Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, E. Bakker, R.M. Heezius, P.S.W. Haseloop en H. Reijne, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter mr. U.W. baron Bentinck, ter openbare zitting van de Raad van 10 april 2002.

(get.) U.W. Bentinck, D.J. Pimentel