

## Nr. 20

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aanvaren van boei TG 19 "Weser 2", door het Nederlandse vrachtschip "Tim", varende in de Duitse Bocht, waardoor ernstig schade aan het schip ontstond.

Betrokkene: Stuurman O.H.G. de Bruin

Op 15 december 1996 heeft het Nederlandse vrachtschip "Tim", varende in de Duitse Bocht, de boei TG 19 "Weser 2" geraakt, waardoor ernstige schade aan het schip ontstond.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 15 januari 1998 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 stuurman van het vrachtschip "Tim", Otto Hermanus Gerardus de Bruin, wonende te Franeker.

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

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

- een staat van inlichtingen betreffende het Nederlandse vrachtschip "Tim";
- twee ambtsedige processen-verbaal, opgemaakt door ambtenaren van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van respectievelijk kapitein H.E.F.E. Bos en stuurman O.H.G. de Bruin;
- een fotokopie van een scheepsverklaring d.d. 19 december 1996;
- een fotokopie van de bemanningslijst van het vrachtschip "Tim", d.d. 16 december 1996;
- een fotokopie van enkele bladzijden uit het scheepsdagboek van het vrachtschip "Tim";
- een fotokopie van een verzekeringsrapport d.d. 24 december 1996, ref. R. Boerma/HB 9.96.1100, opgemaakt door Verschoor & Bras BV;
- zeekaart BA 3368.

Op 17 juli 1998 heeft een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in het Koninklijk besluit van 17 december 1932, Stb. 621 (laatstelijk gewijzigd bij besluit van 18 december 1972, Stb. 755), art. 12, kapitein H.E.F.E. Bos, als getuige gehoord.

Bij deze hoorzitting was aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart G. Th. Koning. De Inspecteur voor de Scheepvaart is in de gelegenheid gesteld de getuige vragen te stellen.

## U 20

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 9 september 1998. Voor het Hoofd van de Scheepvaartinspectie was ter zitting aanwezig de Inspecteur voor de Scheepvaart G.Th. Koning.

De Raad hoorde stuurman O.H.G. de Bruin, als betrokkene. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 15 januari 1998 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 "Tim" is een Nederlandse kruiplijncoaster, toebehorend aan C.V. Scheepvaartonderneming Tim te Delfzijl. Het schip is in 1979 gebouwd, is 59,96 meter lang, meet 813 GT en wordt voortbewogen door één rechtsdraaiende schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 749 kW. Het schip is uitgerust met radiotelefonie, VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, AP-navigator en GPS.

Ten tijde van het aanvaren van de boei, bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit vijf personen. De diepgang bedroeg voor 2,95 meter en achter 3,15 meter. De lading bestond uit 850 ton antraciet in bulk.

#### **B. De ramp**

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein H.E.F.E. Bos:

De genoemde tijden zijn in Middelbare Europese Tijd (M.T.G. + 01.00 uur). Ik ben in de zomer van 1979 als matroos onder de gage begonnen te varen op de coaster "Atlantisch". Hierna ben ik in augustus 1980 naar de Zeevaartschool te Delfzijl gegaan, alwaar ik in mei 1982 het diploma SKA (Stuurman Kleine Handelsvaart) behaalde. Ik heb hierna als matroos/stagiair op diverse Nederlandse coasters gevaren. Vanaf eind 1983 heb ik als tweede en eerste stuurman op diverse Nederlandse coasters gevaren. Ik heb in 1984 nog het diploma derde stuurman Grote Handelsvaart behaald. Vanaf juli 1989 vaar ik als kapitein op diverse Nederlandse coasters, in dienst van Wagenborg te Delfzijl.

Vanaf 6 augustus 1994 vaar ik afwisselend met mijn broer Egbert Bos, als kapitein/eigenaar en stuurman/eigenaar op het ms. "Tim" (ex ms. "St. Michael"). Het ms. "Tim" vaart in de Westeuropese wateren, zonder problemen, voornamelijk Noorwegen, Duitsland en Nederland, bevracht door Wagenborg.

Tijdens deze reis was mijn broer met verlof en was voor hem in de plaats stuurman Otto de Bruin op 14 december 1996 te Nordenham aan boord gekomen. Ik was diezelfde dag samen met hem, weer als kapitein aan boord gekomen. Ik loste mijn vader af.

Op 14 december 1996, van 17.00 uur tot 20.30 uur, werd het schip te Nordenham met 850 ton antraciet in bulk beladen, bestemd voor Douglas (Isle of Man). De stuurman is omstreeks 18.00 uur die dag, na het avondeten gaan slapen, omdat hij om 24.00 uur de wacht van mij zou overnemen. Ik loop normaal de 06.00 uur – 12.00 uur en 18.00 uur – 24.00 uur wacht en de stuurman de 00.00 uur tot 06.00 uur en 12.00 uur – 18.00 uur wacht. Ik had nog nooit met stuurman De Bruin gevaren, maar hij leek mij betrouwbaar, goed gezond en geen drinker. Ik heb hem die dag alle apparatuur op de brug uitgelegd. Hij zei mij, dat hij met de zeeradar (Racal-Decca Bridgemaster) wel eerder had gevaren. Op deze radar wordt ook de GPS-positie, de gyrokoers en de snelheid over de grond aangegeven.

Omstreeks 20.45 uur op 14 december 1996 vertrokken wij zonder problemen uit Nordenham met bestemming Douglas. Ik vertrok zonder loods. Het ms. "Tim" is namelijk niet loodsplichtig gezien het feit dat de gross tonnage onder de 1000 GT is. Ik bevaar de Weser al jaren en ben daar uitstekend bekend en de stuurman, volgens zijn zeggen, ook. Ik was bij vertrek op de brug en voer het schip zonder problemen de Weser af. Ik passeerde om 24.00 uur de no. 12 boei van het betonde vaarwater van de Neue Weser aan stuurboord. Ik gebruikte de zeekaart BA 3368 "Die Jade and die Weser", welke kaart reeds in uw bezit is. Deze kaart is bijgewerkt tot de laatste Notice to Mariners. Ik weet niet of het de laatste editie van kaart no. 3368 is. De positie van 24.00 uur is in deze kaart aangegeven zoals u ziet. Het was helder weer met de wind uit westelijke richting, kracht 7 Bft., met een golvende zee. Er stond een vloedstroom van ongeveer anderhalve mijl uit noordwestelijke richting. Alle navigatie-apparatuur werkte naar behoren. De zee- en rivieradar stonden bij op diverse bereiken. De boeien waren goed op de radar te zien en ook met het blote oog. Ik stuurde op de zeepiloot (type Cetrek- 747). Deze piloot functioneert goed. Het schip stuurde verder goed. De gyro (Anschütz) werkte ook goed. De beide marifoons stonden bij. De ene marifoon stond op het betreffende werkkanal, zoals in de kaart staat vermeld en de andere stond op kanaal 16. Tevens stonden de AP-navigator en de GPS bij. Ik denk dat we ongeveer 7 mijl per uur liepen. De maximale snelheid (beladen) is ongeveer 10 knopen.

Ik heb omstreeks 24.00 uur de stuurman via de intercom gepord. Hij kwam omstreeks 00.15 uur op de brug. Hij zag er uitgeslapen uit, voorzover ik dat in het donker kon zien. Ik gaf hem de wacht over met vermelding van de stroom, wind, koers, posities, marifoonmeldpunten van Bremerhaven-Weser Traffic, etc. Ik bleef op de brug en liet de navigatie aan de stuurman over. Dit verliep zonder problemen. Ik denk, dat ik omstreeks 00.45 uur ter hoogte van de Neue Weser no. 6 boei, op kleine afstand van de loodsboot, de brug verliet om te gaan slapen. Er was weinig scheepvaartverkeer te zien. Ondertussen was de deining toegenomen, het schip bewoog licht en wij hadden de vloedstroom tegen, ik schat ongeveer 2 mijl per uur. De stuurman was op de hoogte van mijn standaard wachtorders. Voorzover ik weet stond het brugwachtalarm bij. Dit alarm zet ik automatisch bij als ik op wacht ben. Dit alarm staat op 12 minuten afgesteld en functioneert goed. Op uw vraag, of er naast de stuurman van de wacht of mij ook een uitkijk op de brug aanwezig is tijdens de nachtelijke uren, kan ik u mededelen, dat er deze reis geen uitkijk aanwezig was, omdat het zicht goed was. Bij slecht zicht en slecht weer en in een drukke vaarroute heb ik wel een uitkijk op de brug. Ik ging omstreeks 01.00 uur in mijn hut slapen.

## U 20

Omstreeks 02.20 uur schrok ik wakker van sterke vibratie, die door het schip ging, vergelijkbaar met de vibratie door het schip, die ontstaat als bij volle kracht een grote roeruitslag wordt gegeven. Ik dacht direct dat er iets loos was en spoedde mij in ondergoed gekleed naar de brug. Ik was klaarwakker. Ik weet niet precies wat ik als eerste op de brug zag of deed. Ik denk, dat ik de stuurman vroeg, wat er aan de hand was. Ik weet ook niet waar de stuurman stond en wat zijn antwoord op mijn vraag was. Ik zag wel, dat de motor nog op volle kracht stond en ik nam direct vaart terug. Ik geloof wel, dat ik op de gyrorepeater of de zeeradar zag, dat het schip een westelijke koers voorlag, dus niet de normale koers, omdat de stuurman mij waarschijnlijk vertelde, dat wij in de buurt van de TG 19 boei zaten. In de buurt van deze boei moet het schip ongeveer 329° voor liggen (zie kaart 3368) en niet westelijk. Ik zag ook in een flits, dat er zich een boei met een groen licht aan bakboord achter bevond op ongeveer 3 à 4 streken achterlijker dan dwars. Hierna heb ik het schip weer op een gyrokoers van 329° gebracht met behulp van de tijdsafhankelijke remote control-tiller. Hierna ben ik met langzame vaart het verkeersscheidingsstelsel van de Duitse Bocht overgestoken (zie kaart no. 3368) en heb daarna de snelheid weer opgevoerd en ben op de automaat overgeschakeld. Ondertussen zei de stuurman tegen mij, dat het schip omstreeks 01.52 uur, na het passeren van de boei no. 2A (zie kaart), sterk in oostelijke richting werd weggezet en dat hij veel, hoeveel weet ik niet, moest opsturen. Ik dacht toen, dat wij misschien wel een tros of een visnet in de schroef hadden, omdat de snelheid nu ook slechts 4 mijl per uur was, bij volle kracht. De stuurman dacht ook dat dit het geval zou kunnen zijn. Ik heb ook nog vol achteruit gegeven om te zien, of er een tros of iets dergelijks boven kwam, dit was niet het geval. Het idee, dat wij de boei hadden geraakt is toen niet bij me opgekomen. Ik besloot om eerst rustig door te varen en bij rustiger weer verder het schip uit te testen. Er zaten geen trillingen in het schip. Het schip kwam alleen niet aan zijn normale vaart. Er kwam ook geen laag-niveau alarm door van het olietankje van de schroefaskoker. Op uw vraag of ik de Duitse autoriteiten van de schade op de hoogte heb gesteld, kan ik antwoorden, dat ik dit niet heb gedaan. Wel heb ik gehoord, dat de stuurman omstreeks 02.30 uur via de VHF aan German Bight Traffic doorgaf dat het ms. "Tim" de boei no. TG 19 gepasseerd was en dat hij de boei niet had geraakt. Waarschijnlijk heeft de wal hem een verklaring van zijn vaargedrag, dat natuurlijk op de walradar te zien was, gevraagd. Waarschijnlijk staat het radarbeeld wel op tape.

Wij vervolgden de reis en ik bleef op de brug. Omstreeks 03.45 uur passeerden wij de Jade/Weser boei op 1,5 mijl aan bakboord. De wind was ondertussen zuidwest tot west, kracht 7 tot 8 Bft. In de loop van de morgen, dacht ik ook, dat er iets met de hoofdmotor aan de hand zou kunnen zijn. Hij kwam wel op toeren, etc. doch de uitlaatgastemperaturen waren lager dan normaal (350° in plaats van 400°). Ik heb onder andere Wagenborg en mijn vader nog via de GSM-telefoon om advies gevraagd. Zij zeiden mij, dat er met de schroef niks aan de hand kon zijn, omdat het schip niet trilde. Uiteindelijk heb ik omstreeks 10.30 uur, in overleg met Wagenborg, besloten om Delfzijl aan te lopen voor controle van de schroef, etc. Tijdens de reis naar Delfzijl bedacht ik ook dat de schroef misschien de ketting van de boei no. TG 19 had geraakt, die in verband met de sterke stroom en wind schuin naar het oosten was weggetrokken. De reis naar Delfzijl verliep langzaam, doch zonder problemen. Op 15 december 1996, om 18.10 uur ronden wij de Borkum Riffboei en meerden

op maandag 16 december 1996, om 00.30 uur tussen de drijvende dokken van Niestern Sander te Delfzijl stuurboord langs zij af. Om 09.00 uur heeft een duiker omvangrijke schroefschade geconstateerd. Dokken was dus noodzakelijk. Op 17 december 1996 werd het schip drooggezet. Tot onze ontzetting zagen wij toen, dat de stuurboordzijde van het schip op diverse plaatsen vanaf de boeg tot het midden van de opbouw, inzetten ter hoogte van de waterlijn en lager, had. De aanwezige BV surveyor gaf opdracht om de schade te repareren en de schroef te vervangen. Het werd mij dus ook duidelijk, dat er iets meer aan de hand moet zijn geweest en dat het schip misschien wel de boei TG 19 geraakt had. Toen ik stuurman De Bruin op de huishouding attendeerde, zei hij alleen maar tegen mij: "Ik was die boei even kwijt". Ik heb op 19 december 1996 samen met de stuurman ten overstaan van een notaris te Delfzijl een scheepsverklaring afgelegd. Hierna heb ik tegen de stuurman gezegd, dat hij wel naar huis kon gaan. Ik hoef hem nooit meer als stuurman aan boord. Op dit ogenblik ligt het ms. "Tim" droog bij Niestern Sander te Delfzijl. De schade is gerepareerd. Alleen moet de ontmantelde hoofdmotor nog teruggeplaatst worden, aangezien de krukas ook was afgekeurd door de klasse surveyor. Ik heb de assurantie-afdeling van Wagenborg gevraagd om een schaderapport naar de Scheepvaartinspectie te Rotterdam op te sturen. Tenslotte lijkt het me verstandig om stuurman De Bruin te horen.

Stuurman O.H.G. de Bruin:

Vanaf 1976 vaar ik als stuurman op verschillende schepen in de K.H.V. met dispensatie. Op 17 augustus 1993 is mij een dienstdiploma verstrekt, na het doorlopen van een cursus.

Op 14 december 1996 was ik in Nordenham aan boord gekomen van het ms. "Tim". Het was de bedoeling om even een paar maanden af te lossen. Ik was goed bekend met het type schip en ook het vaargebied zodanig. De bruginstallatie met apparatuur was niet onbekend voor mij en tevens is de noodzakelijke uitleg door de kapitein verzorgd. Met de zeeradar van het type Decca Bridgemaster, had ik eerder mee gevaren. De machine kan vanaf de brug bediend worden.

Om 16.30 uur werd verhaald naar de laadkade en werd begonnen met laden onder toezicht van de kapitein. Ik kon 's avonds gaan slapen om 's nachts de wacht van 00.00 uur tot 06.00 uur te lopen. Ik ben even na middernacht op de brug gekomen en was goed uitgerust. Er was geen uitkijk op de brug. De kapitein is tot ongeveer 00.45 uur op de brug gebleven. De navigatie-apparatuur werkte naar behoren. Beide radars stonden bij en gaven een goed beeld. Het zicht was goed, doch in buien minder. De wind kwam uit zuidwestelijke tot westelijke richting met een kracht van 7 tot 8 Bft. De zeeegang en deining kwamen schuin van voren in en het schip maakte matige slingerende en stampende bewegingen. Voor zover ik mij weet te herinneren liep er een behoorlijke vloedstroom. Tegen wind en stroom liep het schip ongeveer 7 mijl per uur. Er was goed contact met Elbe-Weser Traffic Control, dus de VHF's werkten naar behoren. Na het passeren van boei no. 2, welke op korte afstand aan stuurboord werd gehouden, begon het schip zwaar te slingeren op de zeeegang en deining, vooral toen de koersverandering naar 315° was uitgevoerd. Nadat ik de passeertijd in de kaart en het journaal had gezet, zat de groene boei TG 19 op zeer korte afstand voor de boeg. Ik heb toen hard bakboord gegeven op de tiller. Het

## U 20

schip reageerde langzaam. Ik was de boei even kwijt over de boeg en kreeg hem weer in zicht iets voor de brug aan stuurboordzijde en even daarna hoorde ik dat de boei het schip raakte. Op een kruiplijnschip in deze weersomstandigheden is het altijd erg lawaaiërig in het stuurhuis en vooral de geluiden van de zeegang tegen het schip veroorzaken vaak al dreunen. Het tijdstip dat ik de boei geraakt heb was om 02.20 uur. Ik heb een volledige rondtorn gemaakt op de tiller en de positie van de boei gecontroleerd. Deze lag nog op zijn plaats en het licht brandde nog. De kapitein kwam vrij snel op de brug. Hij was wakker geworden van de dreun van het raken van de boei. Hij vroeg mij wat er gebeurd was en heeft het schip terug gebracht op koers. Ik had telkens het passeren van boeien doorgegeven aan Traffic Control en ook gemeld dat ik boei no. TG 19 "very close" gepasseerd was. Even later vroeg Traffic Control aan het schip dat achter ons aankwam via de loods of de boei nog in positie lag en nog brandde. Dit werd door de loods bevestigd. Wij hadden ondertussen geconstateerd dat het schip bijna geen vaart meer liep. De hoofdmotor werd gecontroleerd door de kapitein. Hieraan werd eigenlijk niks bijzonders geconstateerd. Ik geloof dat de temperaturen iets onder normaal lagen. Ook werden er geen trillingen in het schip waargenomen. 's Ochtends werd na overleg besloten om naar Delfzijl op te stomen.

Op 16 december werd om 00.30 uur afgemeerd tussen de dokken bij Niestern Sander te Delfzijl. Op 17 december werd het schip beladen drooggezet in het dok en is gebleken dat er meerdere inzetten aan stuurboordzijde, bij de boeg en het machinekamer gedeelte zaten, waar ook groene verf werd geconstateerd. De schroefbladen waren alle vier bijna evenveel naar achteren gebogen. Dit verklaart waarschijnlijk dat er geen trillingen zijn waargenomen in het schip. Noodzakelijke reparaties dienden uitgevoerd te worden door de klasse-surveyor.

Op 19 december is er een scheepsverklaring afgelegd bij de notaris door de kapitein en mij te Delfzijl. Hierna ben ik van boord gegaan.

*3. Op 17 juli 1998 heeft aan een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in het Koninklijk besluit van 17 december 1932, Stb. 621, art. 12, verklaard:*

Kapitein H.E.F.E. Bos:

Ik had de stuurman wel eens ontmoet, maar ik had nog nooit met hem gevaren. Hij is via een uitzendbureau en Wagenborg aan boord gekomen. Ik had gehoord dat het een goede stuurman was en hij leek mij een man met grote ervaring. Mijn broer kende hem ook, en ook hij kon niets negatiefs over hem vertellen. Ik had gehoord dat hij in verband met ziekte circa een half jaar thuis had gezeten. Volgens mij had hij ook wel eens als aflokapitein gevaren, maar ik ben hier niet zeker van.

Ik had voor vertrek met de stuurman de meldpunten van het bloksysteem doorgenomen. Hij had mij verteld dat hij goed bekend was in dit gebied. Er hangen standaardwachtorders van mij op de brug.

Ik heb, conform mijn bedoeling, zelf de Wezer tot de loodsboot afgevaan.

Voor de wachtoverdracht kregen wij vanuit het westen de stroom tegen. Wij voeren volle kracht, dat is ongeveer 10 mijl per uur. Varende naar boei nr. 2A toe, hoefden wij volgens mij nog niet op te sturen, dit was pas na het passeren van de boei nodig.

Het uitzicht vanuit de brug was goed; er zijn geen grote blinde hoeken. Wij lagen ongeveer één voet achterover. De kaartentafel bevindt zich tegen het achterschot van de brug, je kijkt naar achteren als je eraan werkt.

Ik ben tot circa 00.45 uur op de brug gebleven om nog wat met de stuurman te praten en de wacht over te dragen. Ik ben niet op de brug gebleven omdat de stuurman mij onbetrouwbaar leek. De stroom bedroeg circa 1½ mijl per uur toen ik van wacht ging. Voor de wachtoverdracht heb ik niet overwogen om voor het kruisen van het verkeersscheidingsstelsel op de brug te blijven. Ik dacht dat de stuurman ervaren genoeg was om dit alleen te kunnen doen.

Ik heb de wacht overgedragen in de buurt van het loodsstation. Ik laat deze positie in de door u getoonde zeekaart zien. Het begon toen iets op te briezen en wij begonnen licht te stampen.

Het schip gedroeg zich goed in de zeegang, het is een goed zeeschip. Het zicht was goed, de boeien waren goed te zien.

Het wachtalarm stond bij, de sleutel was erin. Er was geen uitkijk op wacht; ik weet dat dit 's nachts wel moet. Ik heb niet overwogen de stuurman bij te laten staan door een ervaren matroos, gezien het feit dat de stuurman meerdere jaren ervaring op dit type schip had. Bovendien had de bemanning de dag ervoor vele uren gemaakt bij het laden en lossen.

Toen ik na de trilling boven kwam lag het schip volgens mij stil, op een westelijke koers. Ik heb de boei TG 19 nog wel gezien, iets achterlijker dan dwars aan bakboord op 2 à 3 streken. De stuurman heeft toen niet tegen mij gezegd dat hij de boei had geraakt. Als dat wel zo zou zijn geweest, had ik heel andere maatregelen genomen. Pas later in Delfzijl, heeft hij tegen mij gezegd dat hij de boei wel geraakt had. De stuurman heeft wel tegen mij gezegd dat hij problemen had gehad met het opsturen. Aanvankelijk dacht ik, in verband met de lage vaart die wij nog maar konden lopen, dat wij een tros of een visnet in de schroef hadden gekregen. Ik heb niet gemerkt dat het schip een rondtorn heeft gemaakt. Ik hoor dat nu voor het eerst. Tijdens het verder varen naar Delfzijl, heb ik verder geen vibraties meer gevoeld.

Wij zijn beladen droog gezet. Dit was door Bureau Veritas berekend en goedgekeurd; men verwachtte alleen schroefschade. Later bleek dat alle schroefbladen op identieke wijze waren beschadigd. Op de werf is groene verf van de boei op de huid van de romp gevonden en bij de hak van het roer.

Ik heb geen certificaat om het schip op het zaat te laten staan, wij doen dit wel regelmatig.

Er is een nieuwe identieke motor geplaatst.

Wij waren niet volledig beladen, er had nog 200 ton bij gekund. De inzinking bedraagt 1 cm per 5,4 ton.

## U 20

Ik heb geen claim gehad van de Duitse autoriteiten in verband met schade aan de boei.

### 4. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend verklaard:

Stuurman O.H.G. de Bruin:

Voordat ik aan boord kwam heb ik voor buitenlandse rederijen gevaren. Ik ben niet langdurig ziek geweest. In 1985 of daaromtrent heb ik een aanvaring gehad. Dit is gebeurd als gevolg van overspannenheid. Die zaak is toen in Duitsland voorgekomen.

Ik kende deze kapitein; ik was samen met hem aan boord gekomen. Hij wist hoelang ik voer en welke ervaring ik had. Zijn broer kende mij ook; ik had samen met hem gevaren. Ik had vaker op dit type schip gevaren, alleen waren de geluiden hier heel erg anders.

De kapitein heeft toen wij aan boord kwamen, de brug uitgelegd. Deze uitleg, die op de brug plaatsvond, duurde ongeveer vijf minuten. Hij heeft mij toen niet elk apparaat afzonderlijk uitgelegd. Hij ging ervan uit dat ik ermee bekend was, en ik heb hem dit ook mondeling bevestigd.

Ik zou 's nachts, als wij buiten zouden zijn, de wacht van de kapitein overnemen. Ik kwam om ongeveer 00.00 uur op wacht. Ik heb de standaard wachtorders, die u mij laat zien, op de brug gelezen. Ik heb niet om een uitkijk op de brug gevraagd. Dit was ook niet de gewoonte. Ik heb daar ook niet met de kapitein over gesproken; er waren maar twee matrozen aan boord. Ik ben op de hoogte van de bepalingen in de Schepenwet over het lopen van de wacht op de brug.

Ik liep de wacht en zat niet in een stoel. Ik weet niet of het wachalarm bijstond; voorzover ik mij herinner heb ik het wachalarm niet geaccepteerd. Ik ben tijdens mijn wacht niet van de brug geweest. Ik voer op de boeien en niet op way points. Het zicht was goed en het schip stuurde ook goed. Ik heb geen snelheid verminderd. Ik heb de boei nr. 2 kort over stuurboord gepasseerd. Het was mijn bedoeling de boei TG 19 ook kort over stuurboord te passeren. Na het passeren van boei 2 heb ik de apparatuur op de brug bekeken omdat deze nieuw voor mij was en er apparaten waren waar ik nog niet eerder mee had gevaren. Ik heb ook nog in de zeekaart gekeken, omdat er een oploper was en ik wilde kijken of er mogelijkheden waren om voor hem uit de weg te gaan. Ik heb maar een paar minuten in de kaart gekeken. Toen ik weer opkeek zag ik de boei TG 19 dichtbij recht vooruit en ik concludeerde onmiddellijk dat het fout ging. Ik ben toen hard bakboorduit gegaan en daarna weer naar stuurboord. Ik hoorde de klap toen het achterschip de boei raakte. Even later, in de rondtorn, zag ik de boei over bakboord.

Ik heb niet in de gaten gehad of gevoeld dat wij de boei niet alleen met het achterschip, maar ook met de zijkant van het schip, ter hoogte van de midscheeps, hadden geraakt. Pas bij het duikonderzoek bleek dit zo te zijn. Bij het opmaken van de scheepsverklaring was het ook al duidelijk dat wij de boei met de zijkant van het schip hadden geraakt.



Toen de kapitein op de brug kwam, was ik bezig met een rondtorn te maken. Ik dacht dat deze rondtorn over bakboord was, maar ik weet dit niet meer zeker. Ik heb deze rondtorn gemaakt als een paniecreactie.

Ik heb de kapitein verteld dat wij de boei met de achterkant van het schip hadden geraakt met de woorden: "Ik denk dat wij de boei hebben geraakt". Naderhand bleek dat het licht van de boei nog brandde en dat de boei nog op dezelfde plaats lag.

Er was een goed licht boven de kaartentafel. Het brandde en ik liet het aan als ik naar buiten keek. Ik kon de boeien dan nog goed zien.

De vaartijd tussen de boeien nr. 2 en TG 19 zal zo'n 20 minuten zijn geweest.

Op de terugreis zijn geen bijzonderheden gebeurd.

Ik drink wel eens een biertje of een borreltje, maar op zee drink ik nooit. Ik ben nooit voor alcoholgebruik onder behandeling geweest.

Vóór 14 november 1997 is mij door de autoriteiten niets gevraagd over deze aanvaring.

Ik laat u in het journaal zien wat mijn handschrift is.

Ik vaar nog steeds en wel bij Sea Works in Den Helder. Dit bedrijf doet aan bodemonderzoek. Men is daar op de hoogte van het feit dat ik vandaag moet voorkomen bij de Raad voor de Scheepvaart.

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

Stuurman De Bruin heeft al een ruime ervaring als stuurman in de kleine handelsvaart en zou dus de elementaire beginselen van het navigeren onder de knie moeten hebben. Deze staan ondermeer beschreven in de Ba/dS 117/1996 onder de titel "Grondbeginselen en richtlijnen voor de wacht op de brug". Op het moment van deze scheepsramp nog van kracht en in 1997 vervangen door Ba/dS 315, welke verwijst naar hoofdstuk 8 van de STCW code.

Op 15 december 1996, tijdens de hondewacht, stond naast de vloedstroom een harde wind uit westelijke richting. De stuurman had boei Weser 2a kort aan stuurboord gepasseerd en vervolgens koers veranderd naar 315 graden rechtwijzend.

Na de koerswijziging is niet door middel van plaatsbepaling geverifieerd of de voorliggende koers voldoende was om de koerslijn te kunnen volgen.

Gezien de lage snelheid van het schip is het opmerkelijk dat de stuurman zich vervolgens heeft laten verrassen bij de passage van de boei TG 19. Zijn werkzaamheden aan de kaartentafel waren niet zodanig dat deze langer dan een paar minuten moesten duren. Volgens de gegevens in het scheepdagboek en de scheepsverklaring is de TG 19 bijna een half uur na de koerswijziging geraakt.

Stuurman De Bruin had ruimschoots de tijd om de positie te bepalen en maatregelen te nemen om de boei ruim te passeren. Gezien de situatie ter plaatse was het zelfs mogelijk geweest om de boei aan bakboord te houden. De uitgevoerde manoeuvre getuigd niet van inzicht in de omstandigheden. De wind en stroom gaven reeds een drift over stuurboord. Door kort voor de boei bakboord uit te gaan kon een aanvaring niet meer vermeden worden. Uitmijken naar stuurboord had mogelijk minder problemen gegeven. Ondanks zijn ervaring heeft de stuurman de beginselen van het wachtlopen op zee niet gevolgd. De aanvaring is hem te verwijten. Ik stel voor

## U 20

stuurman De Bruin te straffen door hem de vaarbevoegdheid als stuurman te ontzeggen voor de periode van een week.

Aan boord werd de voorgenomen reis niet optimaal voorbereid. Een uitkijk had de stuurman mogelijk kunnen waarschuwen, maar gezien de lange werkdag in de haven, was door de kapitein, met instemming van de stuurman, besloten de verplichte uitkijk niet te plaatsen.

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

#### **Toedracht**

Op 14 december 1996 lag het ms. "Tim" gemeerd in Nordenham en kwamen de kapitein/eigenaar en een nieuwe stuurman aan boord. De stuurman kwam van een uitzendbureau en de kapitein had gehoord dat het een goede stuurman was. De broer van de kapitein, die normaliter als stuurman aan boord voer, had vroeger met de stuurman gevaren en kon ook niets negatiefs over de stuurman vertellen. In de avond van 14 december van 17.00 tot 20.30 uur werd de Tim beladen met 850 ton antraciet in bulk bestemd voor Douglas (Isle of Man), waarna het schip zou vertrekken.

Omdat de stuurman om 24.00 uur de wacht van de kapitein zou overnemen, was de stuurman om 18.00 uur na het avondeten gaan slapen. Daarvoor was de kapitein met de stuurman circa 5 minuten op de brug geweest en had hem gevraagd of hij de brug kende. De stuurman had daar bevestigend op geantwoord. Verder was de stuurman volgens de kapitein op de hoogte van de schriftelijke standaard wachtorders voor de brug; de stuurman dacht dat hij ze had gelezen.

Om circa 20.45 uur vertrok het schip. Er was geen loods aan boord omdat de "Tim" niet loodsplichtig was. De kapitein liep alleen op de brug. Een uitkijk achtte de kapitein niet nodig omdat het goed zicht was. Alleen bij slecht zicht of slecht weer en in een drukke vaarroute gebruikt hij een uitkijk. Het was helder weer en er stond een westelijke wind kracht 7 Bft. Zowel de zee- als de rivierradar stonden bij en de boeien waren goed op de radar te zien alsmede met het blote oog. Er werd gestuurd op de autopilot. Het wachalarm stond volgens de kapitein bij, de stuurman kon zich dit niet meer herinneren. Beide marifoons stonden bij, één op kanaal 16 en de ander op het desbetreffende blokkanaal van de Weser. Er werd genavigeerd op de boeien. De radar, AP-navigator en de GPS stonden bij. Alle apparatuur werkte naar behoren. De kapitein voer zonder problemen de Weser af en passeerde om circa 24.00 uur boei nr. 12 van de "Neue Weser" aan stuurboord. De stroom stond tegen, richting circa 090° en sterkte 1 à 1½ mijl per uur. De vaart was circa 7 mijl per uur. De kapitein waarschuwde via de intercom de stuurman, welke om circa 00.15 uur op de brug kwam, waarna de wacht werd overgegeven.

De wind was inmiddels wat toegenomen uit zuidwestelijke tot westelijke richting, kracht 7 à 8 Bft. Het zicht was nog steeds goed, alleen tijdens enkele buien was het wat minder.

De kapitein bleef tot circa 00.45 uur nog op de brug en ging ter hoogte van de "Neue Weser" boei nr. 6 nabij de loodsboot naar beneden.

Na het passeren van boei nr. 2A op korte afstand aan stuurboord veranderde de stuurman om 01.52 uur koers naar 315°. De koers volgens de kaart was 329°. Op deze koers slingerde en stampte het schip zwaar door de zeegang. De volgende aan

stuurboord te houden boei was de groene TG 19/Weser 2 boei, welke de stuurman bij het koersveranderen naar 315° in zicht had. Hij wilde deze boei ook kort over stuurboord passeren. Hierna had hij de positie in de kaart en het journaal gezet, naar buiten gekeken, weer in de kaart gekeken of er voldoende ruimte was om eventueel uit de weg te gaan voor een oploper en had hij voor hem nieuwe apparatuur op de brug bekeken. Het in de kaart kijken had naar de mening van de stuurman maar enkele minuten geduurd. Er brandde boven de kaartentafel een goed licht, hetgeen hij aan liet als hij naar buiten keek. De boeien kon hij daarbij volgens hem nog goed zien.

Toen hij op een gegeven moment opkeek uit de kaart zag hij de groene TG 19/Weser 2 boei dichtbij recht voor de boeg en concludeerde onmiddellijk dat het niet goed ging.

Hij gaf hard bakboord roer met de tiller, verloor de boei even uit het zicht onder de boeg en zag de boei even later iets voor de brug aan stuurboordzijde, waarna hij stuurboorduit ging. Hij kon echter niet voorkomen dat hij de boei raakte, naar hij dacht met het achterschip. Het tijdstip was circa 02.20 uur. Hij maakte een volledige rondtorn en nam waar dat de boei nog op zijn plaats bleef liggen en brandde.

De kapitein was om circa 02.20 uur wakker geschrokken van een sterke vibratie die door het schip was gegaan en spoedde zich naar de brug. Wat hij als eerste op de brug zag en deed kon de kapitein zich niet meer precies herinneren. Hij dacht dat hij de stuurman had gevraagd wat er aan de hand was. Waar deze stond en wat het antwoord op zijn vraag was wist de kapitein niet meer. Volgens de stuurman had hij de kapitein gezegd : "ik denk dat wij de boei hebben geraakt".

De kapitein zag dat de motor nog op volle kracht stond en nam deze terug. Ook zag hij dat het schip een westelijke koers voorlag en in een flits zag hij een boei met groen licht op 3 tot 4 streken achterlijker dan dwars over bakboord. Hij nam vervolgens de besturing van het schip over en bracht het op een koers van 329°. De stuurman sprak inmiddels op de VHF met "German Bight Traffic Control" en meldde dat de "Tim" de TG 19 boei "very close" was gepasseerd. Aan de loods aan boord van een achter de "Tim" varende schip vroeg de verkeerscentrale of de boei TG 19 nog brandde en in positie lag, hetgeen door de loods werd bevestigd.

De "Tim" vertoonde geen abnormale trillingen doch de vaart kwam niet hoger dan 4 knopen bij volle kracht. Na overleg met de wal werd om 10.30 uur besloten om Delfzijl aan te lopen voor controle van de schroef. Op 16 december om 00.30 uur meerde het schip af bij de werf en na duikeronderzoek bleek dokking noodzakelijk. Hierbij bleek dat de stuurboordzijde van het schip onder de waterlijn diverse inzetten vertoonde met sporen van groene verf en dat de vier schroefbladen in gelijke mate naar achteren waren verbogen. Men nam aan dat het schip daarom niet had getrild. Van het klassebureau diende een en ander direct te worden gerepareerd. De kosten voor de reparatie werden geraamd op f 250.000,-.

Door de kapitein en de stuurman werd op 19 december 1996 een scheepsverklaring afgelegd waarna de stuurman door de kapitein naar huis werd gestuurd.

### **Beschouwing**

Nadat de stuurman aan boord van de "Tim" boei nr. 2A over stuurboord was gepasseerd, veranderde hij koers van 286° naar 315° met de bedoeling om de

## U 20

volgende boei TG 19/Weser 2 (met groen licht), die hij in zicht had, eveneens over stuurboord te passeren. De koerslijn in de kaart was 329°. Voor de koersverandering was de behouden vaart tegen de zee en wind in volgens de in de kaart aangegeven passeertijden van boeien circa 6 knopen. Na de koersverandering begon het schip door de zeegang meer te stampen en te slingeren, waardoor de vaart nog meer moet zijn teruggelopen en de opstuurhoek voor stroom en wind onvoldoende was om boei TG 19/Weser 2 over stuurboord te passeren. De stuurman kon met het schip de boei uiteindelijk niet meer ontwijken.

De stuurman verklaarde de boei wel gezien te hebben, onder andere toen hij koers veranderde bij boei nr. 2 naar 315°. Na dat tijdstip was hij bezig met zich te oriënteren op de brug en in de kaart te kijken en keek tussendoor naar buiten, waarbij hij volgens hem de boeien goed kon zien. Boei TG 19/Weser 2 moet hij daarbij circa 15° over stuurboordboeg hebben gezien, hetgeen hem de indruk moet hebben gegeven dat het goed ging omdat hij zich niet realiseerde dat het schip door de over bakboord inkomende stroom en wind op de boei werd gezet.

Zijn reactie met bakboord roer om de boei die hij plotseling dichtbij en rechtvooruit waarnam te ontwijken, onderstreept dit.

Boven de kaartentafel was een goed licht dat de stuurman aan liet, ook als hij niet in de kaartentafel werkte en naar buiten keek. Indien men in licht heeft gekeken, is daarna het gezichtsvermogen in de duisternis enige tijd ernstig verminderd, hetgeen er ontegenzeggelijk toe heeft bijgedragen dat de stuurman de boei, in ieder geval voor wat betreft de afstand, niet goed heeft waargenomen.

De stuurman voer sinds 1976 met dispensatie als stuurman op KHV schepen en had reeds eerder op kruiplijncoasters gevaren. Hem mocht dus weliswaar enige ervaring en kennis van de brugsystemen van deze schepen worden toebedacht, doch elk schip heeft altijd specifieke punten en een goed zeeman zal zich altijd op een nieuw schip bij aan boord komen grondig oriënteren. De stuurman was die dag voor het eerst aan boord van de "Tim" gekomen en zou die nacht om 24.00 uur zijn eerste wacht lopen. Voor hij om circa 18.00 uur ging slapen had de kapitein hem de brug laten zien en gevraagd of hij de brug kende, waarop de stuurman bevestigend had geantwoord. Dit had volgens de stuurman plaats gevonden in circa vijf minuten. De Raad is van oordeel dat de kapitein in dit geval te snel aannam dat de stuurman de brug kende, omdat de stuurman kennelijk niet durfde aan te geven dat hij niet alles wist of kende. Nu moest de stuurman op zijn eerste wacht in het donker op een voor hem nieuwe brug zich oriënteren en enkele apparaten waar hij nog niet eerder mee had gevaren, bestuderen. Het goede uitkijken is hierdoor in het gedrang gekomen.

Een uitkijk op de brug bij nacht is niet alleen verplicht, doch met name in deze situatie, waarin een nieuwe stuurman in het donker zijn eerste wacht op een voor hem nieuwe brug moest lopen, zou het ook, afgezien van de wettelijke verplichting, verstandig zijn geweest om een uitkijk met de stuurman op de brug te laten meelopen. De stuurman had de kapitein om een uitkijk moeten vragen. Dat hij dit niet had gedaan omdat het niet de gewoonte was dat er een uitkijk op deze schepen op de brug liep, vindt de Raad betreurenswaardig. Een uitkijk had in dit geval de stuurman kunnen waarschuwen voor de naderbij komende boei.

De voornaamste oorzaak van de aanvaring met de boei ligt bij de stuurman, die op de brug zijn prioriteiten verkeerd stelde, teveel met zaken bezig was die op dat moment minder belangrijk waren en niet voldoende uitkijk hield en aandacht besteedde aan het vrijvaren van de boei.

### **Beslissing**

De Raad straft stuurman O.H.G. de Bruin, geboren 28 januari 1946 en wonende te Franeker, wegens zijn schuld aan de aanvaring met de boei, door hem de bevoegdheid om als stuurman te varen te ontnemen voor een periode van één week.

### **Lering**

1. Door het niet houden van een goede uitkijk en omdat er geen uitkijk op de brug was, werd de stuurman verrast door de plotselinge nabijheid van een eerder waargenomen boei.
2. Het is zeer legitiem voor een nieuw aan boord komende chef van de wacht, ook al heeft hij de nodige ervaring en kennis, om uitgebreid uitleg van de brug te vragen alvorens hij wacht gaat lopen. Een goed zeeman zorgt ervoor dat hij niet voor verrassingen op de brug kan komen te staan.
3. Bij het bovenstrooms passeren van een boei dient gecontroleerd te worden of de opstuurhoek hiervoor wel voldoende is.

Aldus gedaan door mr. D. Roemers, plv. voorzitter, E. Bakker, R.M. Heezius, P.S.W. Haseloo en L.J. de Graaff, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. D. Roemers, ter openbare zitting van de Raad van 9 september 1998.

(get.) D. Roemers, D.J. Pimentel