

## Nr. 24

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aan de grond lopen van het Nederlandse vrachtschip "Lys Ranger", varende op de Noordzee, ter hoogte van Boston, Groot Brittannië.

Betrokkene: kapitein C.P.M. van Straten.

Op 10 juli 2000 is het Nederlandse vrachtschip "Lys Ranger", varende op de Noordzee, ter hoogte van Boston, Groot Brittannië, aan de grond gelopen. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 6 december 2000 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 "Lys Ranger", Cornelis Petrus Maria van Straten, wonende te Breda.

### *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 "Lys Ranger";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein C.P.M. van Straten, met bijlage;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van hoofdwerktuigkundige F. van Hoorn, met bijlage;
4. een fotokopie van een eigen verklaring van chief officer Aleksandr Korolev, d.d. 10 juli 2000;
5. een fotokopie van de bemanningslijst van het Nederlandse vrachtschip "Lys Ranger";
6. een fotokopie van een grafiek van het getij en een fotokopie van de gebruikte zeekaart;
7. een fotokopie van een fax d.d. 29 februari 2000, van Kees Douma Bedrijfsadviesbureau, aan de Scheepvaartinspectie, met bijlagen;
8. een fotokopie van een telexbericht d.d. 10 juli 2000, van Armawa Shipping BV, aan het ms. "Lys Ranger", met bijlagen;
9. een fotokopie van het monsterboekje en de verklaring van geschiktheid en bekwaamheid van kapitein C.P.M. van Straten;

## U 24

10. een fotokopie van een memo d.d. 13 november 2000, van de Medisch Adviseur van de Scheepvaartinspectie, mevrouw M. Biekart, arts, aan de Afdeling Onderzoek Ongevallen van de Scheepvaartinspectie;
11. een fotokopie van veertien bladzijden uit het Scheepsjournaal van het ms. "Lys Ranger";
12. een fotokopie van een Inspectierapport, opgemaakt 12 juli 2000, door de Scheepvaartinspectie;
13. een fotokopie van de monsterformulieren van de opvarende van het ms. "Lys Ranger";
14. een fotokopie van drie faxberichten, d.d. 10 en 11 juli 2000, van en aan Armawa Shipping";
15. een fotokopie van het 'Safe Manning Document', nr. 355/97, van het ms. "Lys Ranger";
16. een fotokopie van een duikrapport van Duik- en Bergingsbedrijf W. Smit B.V., betreffende duikonderzoek aan het ms. "Lys Ranger";
17. een brief d.d. 4 januari 2001 van mevr. M. Biekart, Medisch Adviseur Scheepvaart van de Scheepvaartinspectie, aan de Raad voor de Scheepvaart;
18. een brief d.d. 5 februari 2001 van mevr. M. Biekart, Medisch Adviseur Scheepvaart van de Scheepvaartinspectie, aan de Raad voor de Scheepvaart;
19. een brief d.d. 28 augustus 2001 van R.A.C.J. Simons van de Scheepvaartinspectie, aan de Raad voor de Scheepvaart.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 18 september 2001. 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 C.P.M. van Straten, als betrokkene, en hoofdwerktuigkundige F. van Hoorn, als getuige.

De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 6 december 2000 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem 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 laatst te spreken

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

### **A. Het schip**

De "Lys Ranger" is een Nederlands 'general dry cargo' schip, toebehorend aan Armawa Shipping te Haren. Het schip is in 1997 gebouwd, is 84,64 meter lang, meet 2035 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1499 kW. Het schip is uitgerust met GMDSS, VHF, gyrokompass, radar, echolood, automatische stuurinrichting en telex.

Ten tijde van het aan de grond lopen bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit zeven personen. De diepgang bedroeg voor en achter vier meter. De lading bestond uit containers.

## B. Het aan de grond lopen

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein C.P.M. van Straten:

Ik ben in 1957 gaan varen als lichtmatroos. Vervolgens ben ik naar de zeevaartschool gegaan, waar ik in 1962 afgestudeerd ben. Ik heb het diploma SK/SKA. Vervolgens heb ik jaren bij de rederij Wagenborg gevaren, waar ik in 1973 aangesteld ben als kapitein.

Vanaf 1976 tot 1979 ben ik kapitein/eigenaar geweest. Daarna ben ik bij rederij Van Ommeren gaan varen als stuurman, gevolgd door een dienstverband van dertien jaar bij rederij Spliethoff. Vervolgens ben ik free lance aflosreizen gaan maken bij diverse rederijen, dit doe ik tot op heden.

Ten tijde van het aan de grond lopen van de "Lys Ranger" was ik sinds 5 juli 2000 als kapitein aan boord. Via het uitzendbureau Ocean Wide ben ik bij deze rederij terecht gekomen. Ik heb nog geen contract getekend, daar ik het contract gisteren (20 juli 2000) pas thuis heb ontvangen.

Ik ben in Rotterdam aan boord gestapt rond 19.00 uur en wij zijn rond 20.00 uur vertrokken.

Ik heb nog een minuut of tien kunnen spreken met mijn voorganger. Ik heb een schriftelijke overdracht van hem ontvangen. Ik had de indruk dat de bemanning ervaren was en geen problemen zou opleveren.

Door de drukte van de vaart heb ik geen tijd gehad om mijzelf aan te monsteren. Ik heb het monsterformulier niet ingevuld en ook in mijn monsterboekje niets geschreven.

Na Rotterdam hebben wij in enkele dagen diverse havens aangedaan. Ik heb tijdens deze dagen heel veel uren gewerkt. Vaak komt het erop neer dat je even een uurtje gaat liggen op de bank. Ik heb geen rusttijden-lijsten bijgehouden voor mijzelf, daar ben ik niet aan toegekomen. Het kan zijn dat de stuurman voor de rest van de bemanning wel de lijsten bijhield.

Wij zijn vertrokken van Kristiansand op 8 juli 2000, rond 23.30 uur. Na ongeveer twintig minuten is de loods van boord gegaan. Vervolgens heb ik rond middernacht de wacht overgegeven aan de eerste stuurman. De eerste stuurman moet op dat moment ongeveer zestien uur gewerkt hebben. Vervolgens heeft de stuurman de 00.00 uur tot 06.00 uur wacht gelopen. De stuurman en ik maakten ongeveer dezelfde uren per dag. Na de wacht ben ik naar mijn hut gegaan. In mijn hut ben ik ten gevolge van het slingeren van het schip gevallen en heb mijn hoofd hard gestoten aan het bureau. Ik ben enige tijd dizzy geweest en had flinke hoofdpijn. Mijn hoofdpijn heeft geduurd tot 16 juli, ik dacht dat ik een lichte hersenschudding had en ben op 13 juli bij een lokale huisarts geweest in Breskens (ik sta daar op de camping). Deze arts heeft mij hoofdpijntabletten gegeven, waarna de hoofdpijn langzaam afnam. Het advies van de huisarts was: 'Mocht de hoofdpijn aanhouden, dan de huisarts raadplegen'. Aan boord neem ik nooit medicijnen, ik wil geen medicijnen nemen als het niet nodig is.

Ik wil ook vermelden dat ik op 19 mei 2000 een staaroperatie heb ondergaan (onder

## U 24

narcose). Na deze operatie heb ik al mijn medische keuringen vernieuwd. Ik was weer geheel gezond.

Na de val heb ik twee biertjes genomen en ben gaan slapen.

Om 06.00 uur heb ik de stuurman weer afgelost. Die dag hebben wij gewoon zeewacht gelopen.

Tijdens mijn periode aan boord van dit schip heeft nooit een uitkijk op de brug gestaan. De reden hiervan is dat de mensen hiervoor geen tijd hebben. Dit komt onder andere door het zelf sjoeren van de lading door de bemanning.

Tegenwoordig komt het niet meer voor dat een uitkijk op de brug staat tijdens de donkere uren, de werklijsten worden vervolgens kunstmatig kloppend gemaakt. Als kapitein kun je aan deze situatie weinig veranderen.

Ik weet dat het verplicht is om gedurende de donkere uren een uitkijk te hebben. Het wachalarm wordt niet consequent gebruikt, waarom weet ik eigenlijk niet.

Na de zeewachten vul ik altijd het journaal in. Waarom er bij de posities van 12.00 uur en 24.00 uur niets staat weet ik niet, ik ben het gewoon vergeten.

Op 9 juli heb ik gewoon twaalf uur gewerkt.

Met de Nederlandse hoofdwerktuigkundige Van Hoorn heb ik niet echt veel contact gehad, wel eens een praatje. Hij was primair bezig de nieuwe Russische hoofdwerktuigkundige in te werken.

Op maandag 10 juli heeft de stuurman wacht gelopen van 00.00 uur tot 06.00 uur, waarna ik hem heb afgelost. Ik had goed geslapen en kwam volkomen uitgerust weer op de brug.

Toen ik de wacht overnam, bevonden wij ons ongeveer tien mijl van het loodsstation.

Het zicht was uitstekend, er was verder geen scheepvaart.

Ik heb om 06.00 uur de loods opgeroepen, eta doorgegeven en te horen gekregen dat wij moesten ankeren in verband met het tij. Om 06.10 uur had ik de North Well boei dwars aan bakboord op ongeveer 100 meter. Hier moest ik 226° gaan sturen, ik heb de autopilot echter op 256° gezet. Ik heb mij gewoon vergist. Ik zag op een gegeven moment kleurverschil in het water en ik constateerde op de radar ook dat ik fout zat. Tijdens het navigeren gebruik ik altijd de variabele ring en de peilingslijn. Parallel index wordt nooit gebruikt. Voordat wij aan de grond liepen heb ik de motor op stop gezet en direct daarna op vol achteruit. Vervolgens ben ik met ongeveer een vaart van één mijl aan de grond gelopen. Ik heb geen schokken of stoten gevoeld en geen lawaai gehoord. Ik heb vervolgens geprobeerd los te komen, door middel van machinemanoeuvres.

Door het afgaand tij zat het schip echter gelijk geboeid. De tijd was ongeveer 06.40 uur.

Zover ik weet zat de stuurman op dat moment in de accommodatie. De stuurman wist niet dat wij moesten ankeren. Ankeren kan gebeuren door de stuurman of door een matroos die op afroep beschikbaar is. Deze matroos kan ik bereiken door middel van de intercom. Ik had hem nog niet gewaarschuwd.

De stuurman kwam naar boven, want hij merkte dat ik aan het manoevreren was. Vervolgens heb ik hem opdracht gegeven het bakboordanker te laten vallen, een halve shackle te water.

De stuurman heeft toen een matroos gepord en heeft rondom gepeild. Wij hebben toen niets geconstateerd. Ik heb de machine afbesteld door de telegraaf op gereed

met machines te zetten. Ik heb geen telefonisch of ander contact gehad met de machinist.

Ik heb de situatie doorgesproken met de stuurman en afgesproken dat wij verder zouden gaan zodra het schip vlot kwam. Vervolgens heb ik samen met de stuurman gekeken hoe laat wij weer vlot zouden komen, aan de hand van de getijdetafels. Dit alles heeft zich afgespeeld rond 07.00 uur.

Nadat de machinist de motor gestopt had, is hij naar de brug gekomen. Ik heb gevraagd of machinist Van Hoorn een telex aan Armawa wilde sturen betreffende de situatie. Hij is heel bekend op dit schip en verstuurde zelf wel vaker telexen.

Ik heb geen contact gehad met de loods en de agent, dat heeft de stuurman later gedaan toen ik 'off duty' was.

Om 07.40 uur heb ik een telex ontvangen dat ik met directe ingang op non-actief werd gesteld en dat de eerste stuurman het gezag over moest nemen. Deze telex (waarvan ik thuis een kopie heb) kwam van de directeur van Armawa, wiens naam mij even ontschoten is. In de telex stond ook dat ik in Rotterdam afgelost zou worden.

Ik heb op de brug gezien dat het schip vlot is gekomen rond 10.20 uur. Daarna ben ik naar mijn hut gegaan. Ik heb verder niets aan boord gedaan en mij nergens mee bemoeid. Ik heb ook geen contact gehad met de andere opvarenden vanaf die tijd.

De volgende dag is er een Nederlandse eerste stuurman aan boord gekomen, die ik alleen een hand heb gegeven. Ook met hem heb ik verder niet gesproken.

Op 12 juli, rond 07.00 uur ben ik in Rotterdam aangekomen, in de Beatrixhaven. Vervolgens is om ongeveer 08.00 uur de Waterpolitie aan boord gekomen, normaal gesproken komen zij voor de bemanningslijst aan boord. Ik heb een uitgebreid gesprek gehad met hen en de hele situatie besproken. Daar was niemand anders bij van de bemanning.

Vervolgens ben ik om 09.00 uur naar huis gegaan.

Ik heb geen notities gemaakt in het journaal betreffende de groning en ik heb aan boord ook geen verklaring opgemaakt. Ook heb ik geen scheepsverklaring opgemaakt. Ik weet niet waarom ik niets opgemaakt heb. Ik ben mij ervan bewust dat zo iets wel hoort te gebeuren.

In Nederland heb ik thuis een verklaring gemaakt voor Armawa. Deze heb ik toegestuurd aan de directeur van Armawa. Ook heb ik een verklaring gestuurd naar Ocean Wide.

Betreffende de pagina's uit het dagboek d.d. 8 juli 2000 de wachten 16.00 uur tot 20.00 uur en 20.00 uur tot 24.00 uur welke u mij toont, kan ik alleen maar verklaren dat ik vergeten ben deze wachten in te vullen.

U vraagt mij naar mijn vaarperiode aan boord van het ms. "Beveland". Ik heb als kapitein het schip overgebracht van Harlingen naar Danzig (ongeveer twee en een halve dag). Ik heb mij niet gemonsterd voor die periode. Gezien de korte periode heb ik hier niet bij stilgestaan.

Alle tijden genoemd in dit proces-verbaal zijn scheepstijden (Nederlandse zomertijd), aan boord werd altijd de Nederlandse zomertijd aangehouden.

Hoofdwerktuigkundige F. van Hoorn:

Ik ben in 1967 gaan varen als lichtmatroos bij kapitein-eigenaar, de heer Schreiber. In 1968 kwam ik als assistent-werktuigkundige te varen bij de rederij Damhof. Hier deed ik dienst op diverse schepen in de rang van assistent en later met dispensatie als tweede en eerste werktuigkundige. In 1974 ben ik naar de zeevaartschool te Groningen gegaan en heb daar in 1975 het diploma MM behaald. Van 1975 tot 1996 heb ik wederom gevaren bij de rederij Damhof als hoofdwerktuigkundige. In 1996 ben ik overgegaan naar rederij Armawa, waar ik als hoofdwerktuigkundige vaar op schepen van het type Conofeeder 200. De "Lys Ranger" is er ook één en dit schip is nu mijn vaste schip. Op dit schip had ik voor de gronding reeds diverse malen gevaren. Ik ben nooit eerder voor de Raad voor de Scheepvaart geweest. Wel ben ik ooit eerder gehoord in verband met een gronding met het motorschip "Barok". Op 10 juli 2000 werd ik om ongeveer 06.15 uur wakker en ging daarop naar de brug voor een praatje en een kop koffie met de kapitein. Ik kwam rond 06.30 uur op de brug. Ik kon goed opschieten met de kapitein. Ik had nooit eerder met deze kapitein gevaren. De kapitein was een vriendelijke, rustige en beleefde man, wel was hij afwezig. Zelf heb ik geen indicatie van medicijngebruik (ik wist dat hij aan staar was geopereerd) of drankgebruik. De eerste stuurman, de heer A. Korolev, had mij verteld dat hij vermoedde dat de kapitein dronk. Wel had ik de kapitein op 9 juli om 09.00 uur 's ochtends slapend aangetroffen op de bank achter de kaartentafel. Ook was het zo nu en dan moeilijk om de kapitein te porren. Dit lag niet aan de arbeidsduur naar mijn idee, want de stuurman maakte meer uren dan de kapitein. Naar aanleiding van de opmerking van de eerste stuurman heb ik tijdens de wacht van de kapitein twee keer in zijn hut gekeken, waar ik een aangebroken fles sterke drank zag staan. Ik heb het niveau in de fles tijdens de wacht van de kapitein toen niet zien veranderen. Er was ook geen sprake van overmatig drankgebruik voor het eten. En toen ik er naar vroeg zei de kapitein dat hij hooguit enige drankjes per dag nam.

Na ongeveer 15 à 20 minuten op de brug, dus rond 06.45 uur of 06.50 uur, zag ik iets drijven.

Ik dacht dat het riet of oeverbegroeiing was (er was in Engeland rond Boston een hoop regen gevallen). Dit vond ik niet vreemd. Wel hield ik dit object in de gaten. Ik zag er vlak daarna wat op bewegen, waarop ik de kijker pakte om het een en ander beter te bekijken. Het bleken zeehonden te zijn en waar ze op lagen was een zandbank. Ik heb toen direct de kapitein gewaarschuwd. Deze reageerde afwijzend met de mededeling dat het niet kon en dat er genoeg water stond. Ik heb vaker Boston aangelopen en ken de kustlijn en enige punten, maar niet het vaarwater. Ook kan ik mij niet herinneren wat de koers was op dit moment. Wel heb ik de kapitein gevraagd of hij de goede koers voorlag. De kapitein reageerde niet. Er stonden twee radars bij en de kapitein was in de buurt van de stuurboordradar. Naar mijn idee was er geen hinder van laagstaande zon. De kapitein had trouwens een bril met meekleurende glazen. Op welk bereik de radar stond weet ik niet en ook kan ik me niet meer herinneren of de kapitein stond of zat. Ik dacht dat hij stond. Of het

echolood bijstond kan ik u niet zeggen. Ook na mijn opmerkingen over de zeehonden op wat bleek een zandbank en mijn opmerking over de juiste koers heeft de kapitein geen actie ondernomen door de positie of de koers te controleren. Dit bevreesdde en ergerde mij. Ondertussen had ik al met behulp van de kijker gezien dat de zandbank over de hele boeg van bakboord naar stuurboord zichtbaar was. Wij bleven ondertussen volle kracht vooruit varen, omdat de kapitein niets deed, zoals ik al gezegd heb.

Ik maakte toen een beweging naar het bedieningshandel van de voortstuwingsinstallatie, omdat ik het gevaarlijk vond worden en de kapitein niets deed. Dit zal zo'n vijf minuten later, dus rond 06.50 uur of 06.55 uur zijn geweest. Toen reageerde de kapitein pas. Hij zette de handel op neutraal en gaf toen vol achteruit. De installatie reageerde direct, ik zag dat de schroef achteruit ging slaan. Het schip kon niet op tijd gestopt worden, maar liep zonder te stoten in vermoedelijk modder vast en viel daarna stil. De schroef bleef vol achteruit draaien. De vaart was toen we de plaat opschoven ongeveer 4 à 5 mijl naar mijn idee. Door het achteruit slaan en het uitgaande tij was er een redelijke hoeveelheid vaart uit het schip gehaald. Het schip draaide niet weg tijdens het achteruit slaan. De tijd van de gronding weet ik niet. Ik ging gelijk naar beneden. Beneden heb ik een ronde gelopen en vooral naar de uitlaatgastemperaturen en de koelwatertemperaturen gekeken. We hebben een gesloten zoet koelwatersysteem met bunkoelers, zogenaamde boxcoolers, in zijkasten. Deze ronde duurde een paar minuten. Door de manier van vastlopen vermoedde ik geen bodemschade ter hoogte van de machinekamer en ik zag door de roosters aan de voorkant van de machinekamer ook geen water op de tanktop komen. Het schip heeft ook ter hoogte van de machinekamer een dubbele bodem. Ook aan het toerental van de motor of de schroefas heb ik niets bemerkt, ook heb ik geen vreemde geluiden gehoord gedurende mijn ronde. De boegschroef heb ik niet bijgezet, omdat ik niet wist of er schade was aan het voorschip of de boegschroeftunnel. Hierna ging ik weer terug naar de brug. Dit omdat de kapitein zo vreemd reageerde.

Alleen de kok ben ik tegen gekomen, waar de rest van de bemanning was en of ze gepord zijn, weet ik niet.

Ik was rond 07.05 uur weer op de brug, denk ik. Het schip kwam toen net weer achteruit en de kapitein was op de brug. Ik vermoed dat de eerste stuurman al gewaarschuwd was. Het schip kwam los. Ik bleef op de brug en ging zoeken naar de boeien, welke in de buurt moesten zijn.

Verder vroeg ik de kapitein de stuurman te waarschuwen of mij het portofoonkanaal te geven, zodat ik dat kon doen. Ik kreeg geen reactie van de kapitein. Ik zag twee boeien, het schip was los van de bank, maar de kapitein ging niet op tegenkoers of achteruit manoeuvreren. Ik zag de zandplaat ineens weer in de kijker komen, omdat we rond bleven gaan. De kijker heb ik toen weggelegd om met het blote oog te kijken. Ik zag de schroef weer vooruit draaien op de toerenteller, misschien om sneller rond te komen. Het schip zwaaide volgens mij te snel, maar of het schip vaart liep over de voorsteven weet ik niet. Gelijk daarna liep het schip opnieuw vast, maar nu niet in de modder. Het voelde anders aan, maar gestoten hebben we niet, het was weer schuiven. De installatie is weer op vol achteruit gezet. De stuurman kwam boven en vroeg mij waarom ik hem niet geroepen had. Ik legde de stuurman het een en ander uit. De kapitein zette ondertussen de installatie op langzaam achteruit. De stuurman probeerde de positie te achterhalen. Het was nog steeds afgaand tij.

In overleg met de stuurman is de voortstuwingsinstallatie nogmaals op vol achteruit gezet.

Dit werd nog door de kapitein gedaan. De kapitein bemoeide zich echter niet met het gesprek tussen de stuurman en mij. Ik ging naar de brugvleugel, maar zag het schip niet bewegen. Wel zag ik enige keren de overbelastingsindicatie opkomen. De meters op de brug heb ik niet bewust in de gaten gehouden, ik ging op de indicatie af. Ik heb opdracht gegeven aan de stuurman de voortstuwingsinstallatie in neutraal te zetten, oftewel de schroef uit zijn werk. Ook deze tijd weet ik niet meer. De kapitein gaf toen opdracht aan de stuurman het anker te laten vallen. Verder werd er rond gepeild op de tanks en het ruim.

Ik ben naar beneden gegaan om de motor te stoppen en een ronde in de machinekamer te maken. Hierna ging ik opnieuw naar de brug. Toen ik daar kwam was de kapitein al van de brug. Ik heb toen nog even gepraat met de stuurman. Er kwam toen een telex van kantoor binnen over mijn verlof. De kapitein had toen het kantoor nog niet ingelicht, ondanks aandringen van mijn kant. Ik heb de kapitein toen wederom gevraagd het kantoor in te lichten, hij zag daar echter het nut niet van in.

Toch heeft hij alsnog kantoor gebeld (mijn 'smoes' was de telex over mijn verlof), echter hij heeft geen melding gedaan van de gronding. Het gesprek werd beëindigd. Omdat hij de gronding niet gemeld had, deelde ik hem mede dat ik kantoor ging bellen en ik verzocht hem daarbij aanwezig te zijn. Hij liep echter gelijk weg. Via de telefoon heb ik toen gesproken met de heer Houdijk, dat zal rond 09.00 uur zijn geweest. De gang van zaken bevreemde hem zeer. De kapitein is tijdens dit gesprek nogmaals verzocht boven te komen om met het kantoor te spreken. Echter de kapitein kwam niet. De heer Houdijk gaf toen instructies om verklaringen op te maken. En ik moest dat doorgeven. Verder heeft de eerste stuurman toen nog gesproken met de heer Spraakman van het kantoor. Dit ging over het vermoeden van

drankgebruik van de kapitein en het grote aantal uren dat hij moest maken. Na beëindiging van het telefoongesprek ontving het schip een telex. Ik heb deze telex ook gelezen. Hierin stond dat de kapitein van zijn bevoegdheid was ontheven en dat de eerste stuurman tot Rotterdam (onze volgende haven) 'acting captain' zou worden. Tevens zou er een nieuwe stuurman komen. De namen van de heer Houdijk en Spraakman stonden onder de telex voor zover ik mij herinner. De tekst was in het engels in verband met de eerste stuurman, Ik denk dat de eerste stuurman de telex aan de kapitein heeft gegeven.

De kapitein kon door zijn weigering om mee te werken niet in Boston van boord gehaald worden. Deze mogelijkheid had ik geopperd. De stuurman had mij ingelicht wanneer hij weer een poging ging doen om los te komen. Ik heb rond 11.30 uur of 11.45 uur de installatie weer opgestart en overgezet op brugbediening. Hierna ben ik ook weer naar boven gegaan om te assisteren (de stuurman was net een week aan boord). De kapitein was trouwens ook boven. Wie er manoeuvreerde weet ik niet. Wel zag ik de kapitein van de brug afgaan, vermoedelijk nadat hij de telex had gelezen. Ik zag het schip los komen en ben weer naar beneden gegaan. Na het los komen zijn we wederom ten anker gegaan en daarna zijn we onder loodsaanwijzing Boston binnengelopen.

De kapitein heb ik verder niet meer gezien of gesproken. De elfde kwam er een nieuwe eerste stuurman aan boord. Deze stuurman kende ik reeds en ik wist dat hij dus deze schepen kende.



Op uw vragen kan ik als volgt antwoorden: waarom ik geen aantekeningen in het machinekamerjournaal heb gemaakt, ik denk dat ik dat gewoon vergeten ben. Ik zou er eigenlijk al in Noorwegen vanaf zijn gegaan, er was namelijk al een Russische hoofdwerktuigkundige aan boord. Deze man kon het schip al varen, eigenlijk was ik passagier.

Er is geen scheepsraad gehouden. Wel is alles nog een keer aan de nieuwe stuurman verteld door mij, toen hij op de elfde aan boord kwam in Boston. Of er aantekeningen in het dekjournaal zijn gemaakt over dit alles, weet ik niet.

Na het inlichten van het kantoor ging ik ervan uit dat alles door het kantoor geregeld zou worden. Ik heb dan ook niet overwogen om de klasse, de lokale autoriteiten of Scheepvaartinspectie in te lichten.

Op uw vraag over reparaties aan navigatie-apparatuur, gyro of stuurautomaat, kan ik u mededelen dat mij niets daarover bekend is. Ook heb ik geen klachten over het functioneren van deze apparatuur gehoord.

Verder verwijst ik ook naar mijn eigen verklaring d.d. 12 juli 2000, welke ik op verzoek van het kantoor van Armawa in mijn verlot heb gemaakt.

Ik ben op 12 juli in Rotterdam met verlof gegaan.

### 3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad hebben aanvullend verklaard:

Kapitein C.P.M. van Straten:

Ik had niet eerder op de "Lys Ranger" gevaren.

De stuurman deed de belading alleen; ik bemoeide mij daar niet mee. Ik had weinig contact met de bemanning.

Wij zijn zaterdagavond, de 8e juli uit Kristiansand vertrokken. Tien uur na vertrek uit Kristiansand ben ik met mijn hoofd op mijn bureaublad gevallen. Een dokter heeft mij later verteld dat ik toen mogelijk een lichte hersenschudding heb opgelopen. Ik heb hiervoor medicijnen voorgeschreven gekregen. Ik was niet medisch afgekeurd. Toen ik op wacht kwam, was het al daglicht. Ik had goed geslapen voordat ik op wacht kwam, ik voelde mij capabel om wacht te lopen. Ik had wel wat hoofdpijn. Er liep geen uitkijk op de brug. Er wordt alleen met slecht zicht met een uitkijk gelopen.

Het was bekend gebied voor mij. Met de radars heb je een goede verkenning. Ik deed de navigatie met de radar en zichtpeilingen. Ik gebruikte geen parallel index-methode; ik ken deze methode ook niet. De stuurman had mij de boei waar ik van koers moest veranderen doorgegeven. Ik heb de boei nog in de kaart gecontroleerd. Ik heb mij niet in de boei vergist. Wij zaten naast de boei toen de stuurman van de brug ging. Ik vermoed dat hij mijn koersverandering nog heeft zien uitvoeren, waarschijnlijk niet dat ik teveel van koers veranderde. Daarna is hij naar beneden gegaan. De stuurman zou tot het ankeren erbij blijven. Daarbij worden walkietalkies gebruikt.

Ik ben 256° gaan sturen in plaats van 226°, nadat ik de North Well boei was gepasseerd. De vorige koers was 214° geweest. Wij voeren op de automaat. De koers wordt op de automaat ingesteld door een draaiknop. Ik had de koers met stapjes van

## U 24

5° per keer veranderd. Ik heb niet gemerkt dat ik een grotere koersverandering heb uitgevoerd dan noodzakelijk was. Op de automaat was het alarm op 10° à 15° ingesteld; dit alarm is niet afgegaan. Na de koersverandering is mij niets bijzonders opgevallen.

Toen ik zag dat het fout ging, was het al te laat en liepen wij aan de grond. Ik kan mij niet herinneren dat de hoofdwerktuigkundige op de brug is geweest. Ik kan mij ook niet herinneren dat de hoofdwerktuigkundige mij gewaarschuwd heeft voor zeehonden op de bank. Ik weet zeker dat ik geen zeehonden heb gezien. Ik kon aan de verandering van de kleur van het water zien dat wij aan de grond zouden lopen. Volgens mij heeft de gronding om 06.45 uur plaatsgevonden. Wij zijn met 'dead slow' op de bank gelopen. De stuurman was op de bak toen wij aan de grond liepen. Hij had zich op de walkietalkie gemeld dat hij op de bak was. Volgens mij heeft hij mij nog gewaarschuwd met de kreet 'shallow waters'. Na de gronding is de stuurman op de brug gekomen. Wij hebben toen onze positie vastgesteld.

Rond 10.00 uur zijn wij bij opkomend tij losgekomen. Ik ben toen, al manoeuvreerend, niet voor een tweede keer vast gelopen. Ik weet niet wanneer de hoofdwerktuigkundige op de brug is gekomen.

Ik heb na de gronding een telex van de rederij gekregen, waarin stond dat de stuurman het gezag moest overnemen.

Door de gronding ben ik helemaal de kluts kwijt geraakt en ik ben er helemaal overspannen van geraakt. Hierdoor heb ik het journaal niet ingevuld. Ik heb er ook faalangst aan over gehouden.

Wij hebben de autoriteiten niet gewaarschuwd omdat die er niet waren. Ik heb de rederij niet ingelicht, dat is door anderen gedaan, ik weet niet wie. Er is geen scheepsverklaring opgemaakt, evenmin is de gronding in het journaal vermeld. Ik heb dit niet besproken met de stuurman.

Ik heb de gronding verder niet besproken met andere bemanningsleden. Ik had hun gezegd dat het schip bij hoogwater vanzelf vrij zou komen. Ik vermoed dat ze het daar mee eens waren.

Er is geen as-dynamo aan boord. Ik waarschuwde de machinekamer wel voor aankomst in een haven. De hoofdwerktuigkundige hoefde niet gepord te worden, hij werd uit zichzelf wakker.

De politie was nog aan boord geweest. Er is toen ook over de gronding gepraat. Er is geen proces-verbaal over opgemaakt.

Ik ben in Rotterdam van boord gegaan. Ik ben toen onmiddellijk naar de dokter gegaan.

Ik ben bij Spliethof gaan drinken tengevolge van persoonlijke problemen. Ik heb toen problemen met Spliethof gekregen die hoog opliepen.

Ik drink circa 24 flesjes bier in de week. Ik drink geen sterke drank, daar kan ik niet tegen. Ik heb circa 5 jaar geleden een waarschuwing van een dokter gehad, in verband met een verstoorde leverfunctie. In mijn hut stond altijd een fles sterke drank, maar die gebruikte ik niet.

Ik heb op andere schepen ook wel eens problemen gehad met alcohol. Ik ben daarvoor toen door een arts behandeld.

Ik ben wel eens meer in slaap gesukkeld op de brug.

Ik ben in mei van dit jaar met pensioen gegaan.

Hoofdwerktuigkundige F. van Hoorn:

Ik ben nog steeds hoofdwerktuigkundige. Ik kende de "Lys Ranger" goed ten tijde van de ramp; het was mijn vaste schip. Dit was een drukke dienst. In Kristiansand ben ik officieel afgemonsterd, maar ik ben meegevaren om de nieuwe werktuigkundige in te werken. Ik zou op vakantie gaan en ik wilde nog wat zaken regelen. Ik voer eigenlijk als passagier mee. Ik zou in Rotterdam van boord gaan.

Het was de zondag voor de gronding redelijk weer geweest, er stond wel deining en het schip had behoorlijk geslingerd. Deze schepen zijn behoorlijke slingerbakken. De machinekamer moet een half uur voor aankomst gewaarschuwd worden. Dan wordt de tweede hulpmotor bijgezet. Dat was nu nog niet aan de orde. Ik sliep nog in mijn eigen hut. De andere hoofdwerktuigkundige sliep beneden. Formeel gesproken liep ik geen wacht meer.

Ik ben circa 5 à 10 minuten na de koersverandering naar de brug gegaan. Het was niet de gewoonte dat ik zo vroeg op de brug kwam. Toen ik op de brug kwam, stond de kapitein naar buiten te kijken. Voorzover ik kon beoordelen, deed hij gewoon zijn werk. Nog voor de gronding meen ik dat ik een boei had gezien, achter ons aan stuurboord. Ik weet niet meer hoe groot de boei was die ik heb gezien. Ik praatte toen wat met de kapitein.

Toen ik op de brug kwam, had de koersverandering over stuurboord al plaatsgevonden. Nadat ik de zeehonden had waargenomen, waarschuwde ik de kapitein. Die zei dat dat niet kon. Volgens mij drong hetgeen ik tegen hem zei nauwelijks tot hem door.

Ik wilde naar de bediening van de motor, maar de kapitein sloeg al achteruit. Na de gronding ben ik onmiddellijk naar de machinekamer gegaan. Er was niets aan de hand, waarna ik weer naar de brug ben gegaan.

De kapitein was toen bezig om los te komen. Wij raakten los en daarna zijn wij weer vastgelopen; dat weet ik zeker. Ik vermoed dat de kapitein overstuurd is geweest.

Toen ik de tweede keer op de brug kwam, was de stuurman nog niet op de brug. Hij kwam op de brug toen wij voor de tweede keer vastliepen. Kort daarna is de kapitein naar zijn hut gegaan. De stuurman nam toen de wacht over. Ik denk dat wij tussen 06.45 uur en 07.00 uur voor de tweede keer aan de grond zijn gelopen.

De stuurman heeft berekend wanneer het schip weer los kon komen. Wij zijn met hoogwater weer losgekomen.

De kapitein is weer op de brug gekomen vlak voordat het schip weer los kwam. De stuurman heeft volgens mij toen gemanoevreerd. Ik heb de kapitein geen aanwijzingen horen geven.

Wij kregen een telex dat de kapitein in Boston van boord zou gaan.

De kapitein heeft tegen mij gezegd dat het niet nodig was de gronding aan de rederij te melden. De stuurman heeft telefonisch contact met de rederij gehad om te vertellen wat er gebeurd was, dat was op mijn aandringen. Ik had dat eerder zelf ook al gedaan, dat was nog tijdens hetzelfde gesprek. Later kregen wij een telex, dat heb ik tegen de kapitein verteld. Weer daarna kwam de telex dat de kapitein van zijn functie was ontheven.

De stuurman sprak goed Engels. Hij had al voor Kristiansand met mij over het

## U 24

alcoholgebruik van de kapitein gesproken. Ik heb zelf geen alcoholmisbruik van de kapitein meegemaakt, ik heb daar niets van gemerkt. Er was geen sprake van overmatig alcoholgebruik aan boord van dit schip. De kapitein dronk volgens mij ook wel eens een borreltje. Ik heb eenmaal samen met hem iets gedronken. Ik heb een week met deze kapitein gevaren. Ik heb nooit grote moeilijkheden met de kapitein gehad. Ik heb hem wel eens slapend op de brug aangetroffen. Hij zat toen op de bank. Ik bediende de telex niet, dat werd door de stuurman of kapitein gedaan.

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

Tijdens het aanlopen van de havenplaats Boston aan de Engelse Oostkust op 10 juli 2000 liep het ms. "Lys Ranger" tot tweemaal toe aan de grond. De kapitein liep wacht ten tijde van de grondingen. Alle navigatieapparatuur werkte naar behoren en het weer was goed.

De kapitein verklaarde dat toen het schip de North Well boei dwars op had aan bakboord er koers moest worden veranderd naar 226 graden rechtwijzend, echter de kapitein veranderde de koers naar 256 graden rechtwijzend. Als gevolg van deze verkeerde koers liep het schip korte tijd daarna aan de grond op de zandbank genaamd de Inner Dogs Head.

Op het moment van de gronding was er geen uitkijk op de brug. De hoofdwerktuigkundige die ten tijde van de gronding op de brug was, had de kapitein al enige keren gevraagd of hij wel de goede koers stuurde. De kapitein is niet ingegaan op de opmerkingen van de hoofdwerktuigkundige betreffende de navigatie.

De hoofdwerktuigkundige verklaarde dat het schip na de eerste gronding op eigen kracht weer is losgekomen, maar dat de kapitein daarna het schip voor een tweede maal op de zandbank heeft gezet.

Na de gronding hebben de hoofdwerktuigkundige en de stuurman overleg gevoerd met het kantoor over de ontstane situatie. Door de rederij is toen besloten om de kapitein te ontheffen van zijn gezag en het gezag over te dragen aan de eerste stuurman.

Rond het middaguur heeft de eerste stuurman een poging ondernomen om het schip weer vlot te krijgen en deze poging is geslaagd. Daarna is de "Lys Ranger" naar Boston gevaren en is daar veilig afgemeerd. Tijdens en na de gronding is door middel van rondpeilen gecontroleerd of het schip water maakte. Een aantal dagen daarna is in Rotterdam door duikers vastgesteld dat de schade aan het schip gering was.

Het is opmerkelijk te moeten vaststellen dat er geen scheepsverklaring is opgemaakt en geen aantekeningen van de gronding in het journaal zijn gemaakt.

Samenvattend, uit het onderzoek komt duidelijk naar voren dat de kapitein het overzicht over de situatie was verloren, er was sprake van een soort black-out. De oorzaak van deze black-out is tijdens het onderzoek niet helemaal duidelijk geworden. Mogelijk heeft overmatig drankgebruik een rol gespeeld.

Wel kan ik vaststellen dat de kapitein onvoldoende voorzorgsmaatregelen heeft genomen om een veilige navigatie te waarborgen. Ook heeft hij onvoldoende gebruik gemaakt van de voor hem beschikbare hulpmiddelen voor de navigatie en heeft de kapitein geen goede uitkijk gehouden. Na de gronding heeft de kapitein geen

scheepsverklaring opgemaakt en geen aantekeningen gemaakt in het scheepsdagboek, hiermee heeft de kapitein niet voldaan aan zijn wettelijke verplichtingen. Echter de nieuwe kapitein had hier ook voor kunnen en moeten zorgen.

Ik acht de kapitein verantwoordelijk voor de gronding en stel de Raad voor om de kapitein te straffen door het uitspreken van een berisping. Hierbij heb ik rekening gehouden met het feit dat het gedurende het onderzoek niet duidelijk is geworden wat de precieze oorzaak is geweest van de black-out van de kapitein.

#### 5. Het oordeel van de Raad

##### **Toedracht**

De "Lys Ranger" vertrok op zaterdag 8 juli 2000, omstreeks 23.30 uur, uit Kristiansand met bestemming Boston (UK). De lading bestond uit containers en de diepgang bedroeg 4.00 meter gelijklastig. De bemanning bestond, conform het Safe Manning Document, uit 6 bemanningsleden. Verder was de Nederlandse ex-hoofdwerktuigkundige nog aan boord.

Deze hoofdwerktuigkundige werd in Kristiansand afgelost door een Russische collega. Omdat de binnenligperiode te Kristiansand tekort was om de nieuwe hoofdwerktuigkundige naar behoren in te werken, werd besloten dat de Nederlandse hoofdwerktuigkundige nog tot Boston aan boord zou blijven.

Op 8 juli 2000 ging de loods om 23.50 uur van boord. De kapitein gaf de wacht over aan de stuurman. Men liep aan boord van de "Lys Ranger" een wachtsysteem van zes op zes af en de stuurman liep de 00.00-06.00 uur wacht. Het weer tijdens de overtocht naar Engeland was redelijk. Toch slingerde het schip door de lichte deining nog flink.

Na vertrek Kristiansand is de kapitein, door dat slingeren, in zijn hut met zijn hoofd tegen zijn bureau gevallen. Hij voelde zich enige tijd dizzy en had een flinke hoofdpijn.

Op 9 juli 2000 nam de kapitein om 06.00 uur de wacht van de stuurman over. De Nederlandse hoofdwerktuigkundige, die omstreeks 09.00 uur voor een praatje op de brug kwam, trof de kapitein daar slapend op de bank achter de kaartentafel aan. Hij maakte de kapitein wakker en de kapitein liep vervolgens gedurende die dag zijn wachten zonder problemen.

Op 10 juli 2000 nam de kapitein de wacht, om 06.00 uur, wederom over van de stuurman. De stuurman gaf de positie van het schip aan de kapitein door en vertelde hem waar geankerd diende te worden om de loods af te wachten. De koers was 214E en de vaart circa 14 knopen. Het tij was afgaand en om naar Boston door te kunnen varen diende men, ter hoogte van het loodsstation, op opkomend water te wachten. Ter hoogte van de North Well boei liep het tij op dat moment in een richting van circa 35E, met een stroomsnelheid van 2 knopen.

De stuurman verliet omstreeks 06.10 uur de brug. Met de kapitein was afgesproken dat hij aanwezig zou zijn tijdens het ankeren. Hij is om 06.40 uur naar de bak gelopen en probeerde via zijn walkie-talkie contact te krijgen met de brug, hetgeen niet gelukte. Ongeveer 10 à 20 minuten later hoorde hij de schroef vol achteruit slaan en voelde hij dat de "Lys Ranger" de grond raakte.

## U 24

De kapitein verklaart dat hij omstreeks 06.10 uur de North Well boei op korte afstand aan bakboord passeerde. Het was prachtig weer en hij kon duidelijk de markering op de boei lezen. De koers van de North Well boei naar de volgende boei, de Roaring Middle, bedraagt 226E. De kapitein is na het passeren van de North Well boei van koers veranderd. In plaats van de stuurautomaat in te stellen op 226° heeft hij de automaat ingesteld op 256°

Dit impliceert dat er in plaats van een koersverandering van 12°, een koersverandering van 42° plaatsvond. Later constateerde hij aan de verkleuring van het water en het radarbeeld dat hij verkeerd zat en op een zandbank aanstuurde. Zijn poging om met vol achteruit te slaan een gronding te voorkomen mislukte.

Na zijn koersverandering heeft de kapitein geen controle uitgevoerd op de nieuw ingestelde koers, noch zijn positie gecontroleerd. Tevens heeft niet gekeken of hij wel daadwerkelijk op de Roaring Middle boei aanlag. De afstand tussen de North Well boei en de Roaring Middle boei bedraagt 6 zeemijlen. Het zicht was goed en hij had twee radars bij staan. Ook maakte hij bij het navigeren geen gebruik van de parallel index methode.

De Nederlandse hoofdwerktuigkundige kwam die morgen na 06.00 uur op de brug. Even daarvoor voelde hij dat het schip een scherpe koersverandering over stuurboord maakte.

Op de brug maakte hij een praatje met de kapitein. Na circa 15 minuten zag hij recht vooruit iets in het water drijven en nam aan dat dit riet of oeverbescherming was. Omdat er de laatste dagen veel regen in het gebied gevallen was, vond hij dit niet vreemd.

Hij hield het object echter in de gaten en toen hij iets zag bewegen nam hij een verrekijker ter hand. Hij zag vervolgens zeehonden, die op een zandbank lagen. De zandbank was duidelijk zichtbaar over de gehele boeg van stuurboord naar bakboord. Hij waarschuwde de kapitein en vroeg hem of hij wel de goede koers voorlag. De kapitein reageerde hierop afwijzend en gaf de hoofdwerktuigkundige te kennen dat er voldoende water stond en er van een zandbank geen sprake kon zijn. De kapitein ondernam echter geen actie om de voorliggende koers en de positie van het schip te controleren. De "Lys Ranger" bleef zijn weg met volle kracht vervolgen. De kapitein bevond zich op dat moment bij de stuurboordradar.

De hoofdwerktuigkundige zag echter de zandbank snel naderbij komen en besloot actie te ondernemen. Toen hij naar het bedieningshandel van de voortstuwingsinstallatie reikte, kwam ook de kapitein in actie. De kapitein zette de bedieningshandel in de neutrale stand en vervolgens op vol achteruit. De schroef reageerde direct maar niet voorkomen kon worden dat de "Lys Ranger" in de modder vastliep. Het tijdstip van vastlopen schat de hoofdwerktuigkundige tussen 06.30 en 06.45 uur. De hoofdwerktuigkundige ging vervolgens naar de machinekamer om de zaak aldaar te controleren. Zijn prioriteiten waren de uitlaatgassen- en de koelwatertemperaturen. Een paar minuten later begaf hij zich weer naar de brug. Het bedieningshandel voor de voortstuwung stond nog immer op vol achteruit.

Door het achteruitslaan kwam de "Lys Ranger" los van de bank en draaide over bakboord rond. Tijdens dit rondgaan zag de hoofdwerktuigkundige twee boeien. In plaats van een tegengestelde koers te gaan varen liet de kapitein het schip ronddraaien met de voortstuwung op vooruit. De "Lys Ranger" liep vervolgens

wederom op de zandbank vast. Nu bleef het schip ondanks pogingen om los te komen wel geboeid zitten. De kapitein kan zich van dit alles niets herinneren. Hij weet alleen dat hij aan de grond gelopen is. Hij kan zich niet herinneren dat hij door de hoofdwerktuigkundige gewaarschuwd is en ook niet dat hij voor de tweede maal op de bank gelopen is.

Het enige wat hij wel zeker weet is dat hij een verkeerde koers ingesteld heeft op de stuurautomaat na het passeren van de North Well boei en dat hij enige tijd daarna aan de verkleuring van het water zag dat hij fout zat.

Na de tweede gronding kwam de stuurman naar de brug. Op de GPS las hij de positie van het schip af. De positie was 53° 02',7 N en 000° 23',18 O en bevond zich op de Inner Dogs Head bank. Omdat de hoofdwerktuigkundige indicatie kreeg van overbelasting van de hoofdmotor werd besloten om de schroef uit zijn werk te zetten.

De eerste stuurman berekende dat omstreeks 11.00 uur het water opkomend was en dan hetzelfde peil zou worden bereikt als tijdens de gronding. Besloten werd om tot die tijd de pogingen om los te komen te staken. De stuurman liet door de bemanning rondpeilen. Er werden geen lekkages geconstateerd. De hoofdwerktuigkundige begaf zich weer naar de machinekamer en stopte de hoofdmotor.

De kapitein had intussen de brug verlaten zonder enige instantie over de gronding in te lichten. Ook de rederij werd niet ingelicht. Op aandringen van de hoofdwerktuigkundige om de rederij zo spoedig mogelijk in te lichten reageerde de kapitein niet. Terwijl de hoofdwerktuigkundige en de stuurman nog wat stonden na te praten op de brug kwam een telex van de rederij binnen. Deze telex ging over het verlot van de werktuigkundige. Laatstgenoemde lichtte de kapitein in en verzocht hem om de rederij telefonisch antwoord op de telex te geven en de rederij tegelijk in te lichten omtrent de gronding.

De kapitein nam contact op met de rederij maar vertelde niets over de gronding. Wederom verzocht de werktuigkundige de kapitein om de rederij in te lichten. Toen de kapitein dit weer weigerde nam de werktuigkundige omstreeks 09.50 uur zelf contact op met de rederij. Tijdens dit gesprek werd de kapitein verzocht om aan de telefoon te komen, waaraan geen gevolg werd gegeven.

Om 10.38 uur kwam er een telex van de rederij waarin vermeld stond dat de stuurman tijdelijk als gezagvoerder werd aangesteld en dat de huidige kapitein in Rotterdam afgelost zou worden.

In overleg met de stuurman startte de hoofdwerktuigkundige na 11.00 uur de hoofdmotor en zette de bediening op de brug. Daarna ging hij naar de brug om de stuurman te assisteren. Ook de kapitein was op de brug aanwezig. Na het lezen van de telex van de rederij is hij echter naar zijn hut gegaan.

Om 11.20 uur kwam de "Lys Ranger" vlot van de zandbank en zette de stuurman koers naar het loodsstation. Hier ging men om 12.05 ten anker om de loods af te wachten. 12.45 uur ging men ankerop om de loods over te nemen. Deze kwam om 13.40 uur aan boord en zette men koers naar Boston. Om 15.15 uur meerde de "Lys Ranger" af in de haven van Boston.

Op 12 juli 2000 werd te Rotterdam door het duik- en bergingsbedrijf W. Smit B.V., in opdracht van de rederij, een onderzoek door duikers uitgevoerd.

### Beschouwing

#### *het aan de grond lopen*

De "Lys Ranger" is op 10 juli 2000 aan de grond gelopen op de Inner Dogs Head bank doordat de kapitein, na het passeren van de North Well boei, een verkeerde koers is gaan sturen en verzuimd heeft na het instellen van de stuurautomaat deze koers te verifiëren. Hij heeft tevens verzuimd om na zijn koersverandering, aan de hand van de aanwezige bakens, zijn positie te controleren. Hij heeft daarbij onvoldoende gebruik gemaakt van de op de brug beschikbare middelen, zoals radar, echolood en verrekijker. Ook heeft hij tijdens zijn navigatie geen gebruik gemaakt van de parallel index methode.

Hij heeft een nauw vaarwater bevaren zonder de assistentie van een tweede man, terwijl de stuurman wakker was en dus geheel tot zijn beschikking stond.

De Raad is, gezien het bovenstaande, van oordeel dat de kapitein volledig schuld heeft aan het aan de grond lopen van de "Lys Ranger".

De kapitein verklaart dat hij na vertrek Kristiansand in zijn hut gevallen is. Hij verklaart verder dat hij door deze val enige tijd dizzy is geweest en hoofdpijn aan de val overhield.

Enige tijd voor het aan de grond lopen kwam de Nederlandse hoofdwerktuigkundige op de brug. Hij verklaart dat hij met de kapitein heeft gesproken en niets er op duidde dat de kapitein verward of afwezig zou zijn. De gemoedstoestand van de kapitein veranderde pas toen de werktuigkundige aan hem meldde dat hij iets recht vooruit zag en de kapitein zelf de verkleuring van het water opmerkte.

Het bevreedt de Raad ten zeerste dat de kapitein zich niets meer kan herinneren van het feit dat, voorafgaande aan de gronding, de werktuigkundige geruime tijd op de brug aanwezig was en hem voor het dreigende gevaar waarschuwde.

Wat de kapitein wel zeker weet, is dat hij na het passeren van de North Well boei de koers op de stuurautomaat verkeerd heeft ingesteld. De stuurman zou, volgens zijn zeggen, hierbij nog aanwezig geweest zijn. De stuurman geeft in zijn verklaring hierover echter niets weer.

Toen de stuurman de wacht aan de kapitein overgaf was de koers van de "Lys Ranger" circa 214°. Vanaf de North Well boei is de koers naar de Roaring Middle boei 226°, een geringe koersverandering dus. Door de verkeerde instelling van de stuurautomaat onderging het schip echter een grote koersverandering die voor de kapitein duidelijk merkbaar geweest moet zijn. Als de kapitein deze koersverandering aan een deugdelijke controle had onderworpen, zou hij geconstateerd hebben dat hij fout zat en door een correctie het aan de grond lopen hebben kunnen voorkomen.

De afstand tussen de North Well boei en de Inner Dogs Head bank bedraagt 2,8 mijl. Bij een vaart van 14 knopen betekent dit een tijdslimiet van circa 12 minuten. Tijd genoeg dus om de navigatie te controleren en te corrigeren. Zelfs na de waarschuwing van de werktuigkundige heeft de kapitein niet onmiddellijk de passende maatregelen genomen.

Al manoeuvrerend kreeg de kapitein, na de gronding, het schip los van de bank. Door zijn manoeuvre niet met vakmanschap af te ronden liep het schip wederom aan de grond. Het water was intussen zover gezakt dat vernieuwde pogingen om los te komen geen resultaat meer hadden.



Na het aan de grond lopen heeft de kapitein zich niet aan zijn verplichtingen gehouden. Hij heeft niet de plaatselijke autoriteiten, noch klasse, noch de Scheepvaartinspectie over de gronding ingelicht. Zelfs de rederij werd hierover door hem niet in kennis gesteld. Ook werd door de kapitein later geen scheepsverklaring afgelegd.

Uit het dossier komt naar voren dat de kapitein problemen zou hebben met het gebruik van alcohol. De Raad is echter van oordeel dat er geen causaal verband bestaat tussen het aan de grond lopen van de "Lys Ranger" en een eventueel alcoholprobleem van de kapitein.

Naar aanleiding van het proces-verbaal, opgemaakt door de Scheepvaartinspectie, werd de kapitein opgeroepen voor een tussentijdse keuring ex artikel 32-2 van het Schepenbesluit.

Hij werd op 3 november 2000 door een aangewezen keuringsarts beoordeeld en ongeschikt bevonden om zijn beroep uit te voeren. Tot op de dag van de zitting was de kapitein nog immer ongeschikt verklaard. Hij kan alleen voor een nieuwe Geneeskundige Verklaring in aanmerking komen na herbeoordeling door dezelfde keuringsarts of door de medisch adviseur scheepvaart.

Tevens is de Raad van oordeel dat het niet aannemelijk is dat de val van de kapitein van invloed is geweest op het aan de grond lopen. De werktuigkundige heeft, voorafgaande aan de gronding, geen bijzonderheden aan de kapitein opgemerkt en een normaal gesprek met hem kunnen voeren.

Had de kapitein zich echter niet goed gevoeld bij het overnemen van de wacht, dan had hij zich **zeker** moeten laten bijstaan door de stuurman.

#### *Conclusie*

De Raad is van oordeel dat het aan de grond lopen van de "Lys Ranger" geheel te wijten is aan navigatiefouten van de kapitein en hij door zulks doende volledig schuld heeft aan de gronding en schip, opvarenden en het milieu in groot gevaar heeft gebracht.

#### **Beslissing**

De Raad straft kapitein C.P.M. van Straten, geboren 16 mei 1941 te Houten, wegens zijn schuld aan het aan de grond lopen van de "Lys Ranger", door hem de bevoegdheid om als kapitein te varen te ontnemen voor de tijd van twee weken.

#### **Lering**

1. Tijdens de navigatie in nauwe vaarwaters dient men zich te laten assisteren door een tweede man.
2. Men dient tijdens de navigatie in deze vaarwaters gebruik te maken van alle beschikbare middelen, goede uitkijk te houden en de parallel index methode toe te passen

**U 24**

Aldus gedaan door mr. P. Neleman, plv. voorzitter, R.M. Heezius, J.L.A. van Aalst en P.S.W. Haseloop, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. P. Neleman, ter openbare zitting van de Raad van 18 september 2001.

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