

## Nr. 27

Uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart inzake het aan de grond lopen van het Nederlandse vrachtschip "Nouakchott", varende van Nouakchott, naar Las Palmas, twee mijl zuidwest van Punta Tenefé, Gran Canaria.

Betrokkene: kapitein J. Tuintjer

Op 4 augustus 1999 is het Nederlandse vrachtschip "Nouakchott", varende van Nouakchott, naar Las Palmas, twee mijl zuidwest van Punta Tenefé, Gran Canaria, aan de grond gelopen.

Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 3 oktober 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 "Nouakchott", Jannes Tuintjer, wonende te Surhuisterveen.

### *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 "Nouakchott";
2. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van kapitein J. Tuintjer;
3. een ambtsedig proces-verbaal, opgemaakt door een ambtenaar van de Scheepvaartinspectie, houdende een verhoor van eerste stuurman M.P. de Vries;
4. een fotokopie van een scheepsverklaring, opgemaakt op 12 augustus 1999;
5. een fotokopie van de bemanningslijst van het ms. "Nouakchott";
6. een fotokopie van Sat C berichten tussen schip en kantoor;
7. een fotokopie van Sat C bericht betreffende de stranding.

Op 15 mei 2001 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), artikel 12, eerste stuurman M.P. de Vries gehoord, als getuige.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van 2 november 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 J. Tuintjer, als betrokkene. Kapitein Tuintjer werd ter

## U 27

zitting bijgestaan door zijn raadsman de heer E. Sarton, voorzitter van de FWZ. De voorzitter zette de betrokkene, aan wie voormelde beslissing van 3 oktober 2000 was meegedeeld, doel en strekking van het onderzoek uiteen en gaf hem gelegenheid tot zijn verdediging aan te voeren en te doen voeren, hetgeen hij dienstig achtte. De Inspecteur voor de Scheepvaart heeft het woord gevoerd.

Aan de betrokkene en zijn raadsman is het recht gelaten het laatste te spreken.

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

### **A. Het schip**

De „Nouakchott” is een Nederlands vrachtschip, toebehorend aan Wenmar Shipping te Eemnes. Het schip is in 1986 gebouwd, is 80,62 meter lang, meet 2800 Gross Ton en wordt voortbewogen door één schroef, aangedreven door een motor met een vermogen van 1348 kW. Het schip uitgerust met VHF, radar, echolood, automatische stuurinrichting, gyrokompas, GMDSS en GPS.

Ten tijde van het aan de grond lopen bestond de bemanning, inclusief de kapitein, uit zeven personen. De diepgang bedroeg voor 3,40 meter en achter 4,10 meter. De lading bestond uit containers met een gewicht van 470 ton.

### **B. Het aan de grond lopen**

Aan de Scheepvaartinspectie hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

Kapitein J. Tuintjer:

In 1972 ben ik aangesteld als kapitein op schepen in de kleine handelsvaart. Nog weer even een periode als stuurman gevaren van ongeveer anderhalf jaar en vanaf 1975 weer als kapitein, bij verschillende rederijen.

In januari 1999 ben ik in dienst gekomen bij Wesmar Shipping B.V. Ik was op 26 juli 1999 aan boord gekomen van de „Nouakchott” voor een aflosperiode. Dit was de eerste reis op dit type schip. Het bakboordanker hadden we verloren met het ophieuwen en op een korte lengte door een deininggolf, welke onder het schip doorliep op de rede van Nouadibu in Mauretanië. Dit was gemeld aan de rederij en ik kreeg de opdracht het reserve-anker te monteren bij de eerste de beste gelegenheid.

Op 1 augustus om 16.10 uur vertrokken uit Nouakchott met bestemming Las Palmas. Na vertrek hebben we een black-out gehad op het hulpbedrijf. Dit is met behulp van de tweede stuurman weer opgelost. Verder verliep de reis zonder problemen.

Op 4 augustus ontving ik een telexbericht van de charteraar dat de lostijd veranderd was en wel naar zeven uur op 5 augustus. Hierop heb ik de vaart gereduceerd naar ongeveer 7 mijl om 12.00 uur. Tevens al overleg om dan om 16.00 uur te beslissen het anker te monteren in verband met de deining. Om 16.00 uur ben ik op de brug gekomen en de eerste stuurman is met de matrozen naar de bak gegaan om het reserve-anker in te scheren. Tegen 18.00 uur kwam hij weer boven en zover was alles klaar gemaakt om het anker met de voorste kraan buitenboord te laten zakken. Het enige was dat de strop nog ingeschoren moest worden. De deining was

afgenomen. We zijn samen even naar voren gelopen om het geheel te controleren. Tevens doorgenomen hoe we de strop zouden aanleggen en daarmee is de stuurman begonnen. Voordat ik naar de bak ging had ik de spoed teruggenomen tot zeer langzaam. De voorliggende koers was ongeveer noord op de automatische piloot, dit was recht op de deining en tevens recht op de kust af om enige beschutting te hebben. De radarafstand was op dat moment 3 mijl. Dit was om ongeveer 18.00 uur en de geregistreerde GPS-positie was  $27^{\circ} 440,7$  N en  $015^{\circ} 270,2$  W. De tweede stuurman was stand-by in de kraan en er was een matroos bij de stuurman op de bak. De tweede matroos moest nog komen. Tijdens het aanbrengen van de strop keken we op en zagen dat de kust erg dichtbij gekomen was en dat tevens de vaart door het water was toegenomen. De hoofdmotor draait op constant toerental. Ik ben gelijk naar de brug gehold en heb de pitch op vol achteruit gezet. Ik heb geen tijdstip geregistreerd en ook niet gelet op de pitch-indicator. Bijna gelijktijdig heb ik naar beneden gebeld om de machinist te vragen om de boegschroef bij te zetten. Een fractie later was deze beschikbaar. Ik ben tevens overgegaan op handsturen. Het schroeffeffect was goed op achteruit. Op de brugvleugel zag ik aan stuurboordzijde het schroefwater ter hoogte van de brug en toen voelde ik het schip aan de grond lopen. De vaart moet er bijna uit geweest zijn. Het tijdstip was ongeveer 18.30 uur. Ik ben achteruit blijven draaien en heb ondertussen opdracht gegeven om ballasttank no. 1 leeg te pompen. Hier is ook direct mee begonnen, daar ga ik vanuit. Het was afgaand water. De eerste stuurman was nog op de bak. Hij zou stuurboordanker laten vallen om mee te helpen gronding te voorkomen, toen we constateerden dat de kust zo dichtbij was. Zover is het echter niet gekomen. Het schip zat toen al vast. Ik ben blijven manoeuvreren met de boegschroef, het roer en met de schroef. Ondertussen heb ik contact opgenomen met de havenmeester van Las Palmas, de reder en charteraar. De tweede stuurman is de tanks gaan peilen. We hadden geen lekke tanks en ook de vullingen van het ruim liepen bij controle niet op. Dus hierbij geen bijzonderheden. Hij constateerde wel dat tank no. 1, waarvoor ik opdracht had gegeven te ontballasten, nog niet leeg was. Om 20.00 uur kwam de havenmeester met een helikopter aan boord. Op zijn advies zijn we gestopt met de manoeuvres. Ik heb direct gevraagd om een sleepboot, maar dat had geen nut op dat tijdstip. De volgende ochtend zouden er drie boten komen. Wel had hij duikers besteld, welke met een Zodiac gekomen zijn en onderzoek hebben verricht hoe het schip geboeid zat. Het bleek dat het schip vast zat op een richel ongeveer ter hoogte van het schot ruim I en II. Gedurende de nacht was de situatie stabiel. De wind was iets afgenomen en het schip lag rechtop zonder enige slagzij. Gedurende de nacht is er wacht gelopen.

Op 5 augustus is de loods om 06.15 uur aan boord gekomen en even later de superintendent van het strand overgenomen. Om half zeven arriveerden drie sleepboten. De communicatie tussen loods en sleepboten was in het Spaans, dus ik had er weinig invloed op. De sleepboten hadden eigen trossen en werden overgenomen door de eigen bemanning onder toezicht van de eerste stuurman. Om 07.00 uur kreeg de sleepboot "Boluda Mistral" bij het vastmaken de tros in zijn schroef. Hierna werd om 07.50 uur de "Boluda 40" vastgemaakt en begon te trekken. Tevens heb ik zelf vol achteruit meegedraaid. De motor liep slecht. Stopte een aantal keren en rookte erg. Hiervoor is geen verklaring te geven. De vorige avond was alles normaal en goed gedraaid tot we gestopt hebben. Om 09.00 uur was het tij voorbij

## U 27

en werd gestopt met de pogingen. De sleepboot bleef ingesloten. Om 17.00 uur maakt tevens de sleepboot "Punta Salinos" vast en werd het vermogen van beide sleepboten opgevoerd en ook wij startten weer op en voeren vermogen op de pitch op tot vol achteruit. De motor liep weer niet goed en stopte ook weer een paar keer. De loods wilde toen nog een derde boot vastmaken en als dit geregeld zou worden kwam er beweging in het schip en om 18.15 uur was het schip weer vlot. De "Boluda 40" werd bedankt om 18.25 uur en de "Boluda Mistral" werd over het voorschip vastgemaakt om 18.55 uur. De "Punta Salina" was om 19.00 uur los en nadat om 19.05 uur de loods van boord was gegaan begon de sleepreis naar Las Palmas. Op advies van de sleepbootkapitein mocht ik niet meedraaien met de hoofdmotor, deze werd gestopt, maar werd wel stand-by gehouden. De sleepreis verliep zonder problemen.

Op 6 augustus kwam om 00.00 uur de loods aan boord. Twee havensleepboten namen het schip over en om 01.00 uur werd afgemeerd op de losplaats. Er heeft gelijk een duikersonderzoek plaatsgevonden en in overleg met de GL-surveyor werd besloten om het schip te dokken, om de schade te repareren. De lading is uitgelost zonder problemen. 's Avonds is het schip verhaald naar de werfkade en op 7 augustus is het schip droog gezet met de schepenlift. Er was opdracht gegeven aan de machinist om alle ballasttanks leeg te maken voor het liften. Achteraf bleek dat er bijna niks uitgetrokken was. De indruk die ik van deze machinist heb, is dat hij zeer onbetrouwbaar was en niet geschikt voor zijn functie. De rederij heeft hem in Las Palmas ontslag gegeven. Dit vooral op de indruk die de superintendent van hem kreeg gedurende de uren dat hij aan boord was. Ik heb er geen verklaring voor dat de vaart door het water op onverklaarbare wijze toeneemt als ik op de bak ben, dus de pitchstand veranderd moet zijn. Het verbaast me echter wel dat de machinist direct reageert op de telefoon om de boegschroef bij te zetten, terwijl hij anders nooit bereikbaar is.

Schaderapporten worden opgemaakt en reparaties onder toezicht van GL uitgevoerd. De tijden genoemd in deze verklaring zijn G.M.T.

Eerste stuurman M.P. de Vries:

Na het behalen van het diploma SWK ben ik gaan varen als matroos op schepen van de kleine handelsvaart. Vanaf oktober 1997, na het behalen van de vereiste vaartijd, ben ik gaan varen als stuurman bij meerdere rederijen.

Op 5 mei 1999 ben ik aan boord gekomen van de "Eembay", welke in juli 1999 de charternaam "Nouakchott" kreeg.

Bij het ophieuwen van het bakboordanker in Nouakchott in Mauretanië was de ketting gebroken op ongeveer één lengte, met een deininggolf en vrij harde wind. Het is mij bekend dat de kapitein dit doorgegeven heeft aan de rederij. De kapitein vertelde mij dat ze hadden doorgegeven om het reserve-anker zelf te monteren bij een geschikte gelegenheid.

Op 1 augustus zijn we om 16.10 uur vertrokken uit Nouakchott met bestemming Las Palmas. Technisch was het schip niet meer in optimale vorm. Na vertrek kregen we weer een black-out op het hulpbedrijf.

Op 4 augustus kregen wij bericht van de charteraars, dat het schip pas op 5 augustus gelost zal worden. De kapitein nam gelijk de vaart terug en we hebben overlegd om

eventueel in de namiddag het reserve-anker in te scheren als de deining het toe zou laten als we dicht bij de kust waren. Om 16.00 uur had de kapitein de wacht overgenomen en ik ben met de tweede stuurman en de matrozen naar voren gegaan om voorbereidend werk te doen. Het schip slingerde toen nog wel en de kapitein is van koers veranderd om dicht onder de kust te komen. De vorige dag was de ankerketting reeds op de bak gehaald. We hebben het reserve-anker ingeschoren met de patentsluiting en zover alles klaar gemaakt om het anker met de voorste scheepskraan buitenboord te brengen. Om 18.00 uur ben ik naar de brug gegaan om de kapitein te informeren dat zover alles klaar was. De deining was ondertussen behoorlijk afgenomen en het schip lag vrij rustig. Ik heb verder niet gelet op de stand van de manoeuvreerhendel en ook niet op de voorliggende koers. De kapitein is uit zichzelf mee naar voren gelopen om alles zelf te controleren. Ik heb hem dit niet gevraagd. Wel had ik aangegeven dat het een moeilijk karwei was om het op zee met eigen kraan en winches te doen. De tweede stuurman was in de kraan en er was nu een matroos op de bak. De kapitein en ik besloten om een stalen strop te gaan gebruiken om het anker buitenboord te hangen en we brachten de strop ook aan. Op een gegeven moment keek ik naar voren en zag dat we vlak voor het strand waren gekomen. Ik gaf een brul en de kapitein holde gelijk naar de brug. Even later hoorde ik het schip op het strand schuren en liepen we vast zonder veel schokken. Ik denk dat het tijdstip van gronden ongeveer 18.30 uur is geweest. De kapitein is achteruit blijven draaien en tevens is ballasttank no. 1 d.b. leeggehaald om het voorschip lichter te maken. De tweede stuurman is rond gaan peilen op de tanks en vullingen van het ruim. Het wekte eerst de indruk dat er geen lekkende tanks waren. Later is in dok gebleken dat er wel lekkende tanks waren. Volgens mij waren dat tank no. 1 en 3 d.b. Om 20.00 uur kwam de havenmeester met een helikopter aan boord. Hij adviseerde om niet langer te manoeuvreren met de eigen motor, doch sleepboten te bestellen. Dit is ook gedaan. Dezelfde avond zijn er nog duikers onder het schip door geweest en het bleek dat we op een richel geboeid zaten. 's Nachts is er wacht gelopen en bleef het schip verder stabiel.

Op 5 augustus kwam de loods aan boord om 06.15 uur en even later arriveerde de super-intendant van de rederij. Om ongeveer 06.30 uur arriveerden er drie sleepboten. De sleepboten hebben hun eigen trossen, welke wij vast maakten. De "Boluda Mistral" kreeg zijn eigen tros in de schroef. De "Boluda 40" werd om 07.50 uur vastgemaakt en begon toen ook te trekken. Tevens draaiden we zelf mee achteruit. Het schip kwam niet vrij en om 09.00 uur werd gestopt.

Om 17.00 uur maakt de "Punta Salinos" ook vast en draaiden we zelf ook weer mee achteruit. De loods wilde nog een derde boot vastmaken, maar om 18.15 uur kwam het schip vlot. De "Boluda Mistral" sleepte ons naar Las Palmas. Op 6 augustus kwam om 00.00 uur de havenloods aan boord en om 01.00 uur werd afgemeerd op de losplaats. De lading werd gelost en overdag kwamen de autoriteiten aan boord voor het opmaken van de verklaringen.

Op 7 augustus is het schip droog gezet en is men begonnen met de reparaties, onder toezicht van klasse. Op 25 augustus 1999 ben ik naar huis gegaan met verlof.

## U 27

*Op 15 mei 2001 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), artikel 12, gehoord als getuige:*

Eerste stuurman M.P. de Vries:

Die middag zouden wij het verloren anker vervangen. Er was geen locatie afgesproken waar dat zou gaan gebeuren, die kwam spontaan op. Ik heb het vervangen van het anker met de kapitein besproken. Ik had voorgesteld om dat in de haven te doen, maar de kapitein wilde het nu op zee doen.

Om 18.00 uur, toen ik op de brug was, heb ik niet gekeken hoe ver wij uit de wal lagen. Ik heb ook niet gezien met welke snelheid wij voeren. Ik heb mij toen niet met de navigatie bemoeid.

Daarna ging ik weer naar de bak. Even later kwam de kapitein uit zichzelf op de bak, hij was achter mij aangelopen. De kapitein heeft niemand op de brug op wacht gezet, de brug was dus onbemand.

De klus stond mij niet zo aan. Er was nog een beetje deining. Om 18.00 uur lag het anker klaar, het moest nog op de kraan aangesloten worden, maar de kraan kon er niet goed bij. Ik had niet eerder een anker vervangen en eigenlijk wilde ik er niet aan. Ik vond het gebruik van een kraan met een slingerend schip niet verantwoord. Een anker weegt circa vijf ton, de kraan kon 25 ton hebben. Ik had tijdens de operatie alle aandacht gericht op het anker. De kapitein en ik hebben op de bak over het werk gesproken. Ik zag dat het niet goed ging, wij zaten vlak bij de kust, ik kon het strand zien; de kapitein had toen nog niets in de gaten. Het anker is nooit goed voorgaats gekomen. Omdat alles tegen liep, is de kapitein er aldoor bij geweest. Het klopt dat de kapitein circa 30 minuten op de bak is geweest.

Wij zijn op het strand gelopen, daarna is pas achteruit geslagen. Er was geen gelegenheid meer geweest een anker te laten vallen, dit was nog geborgd. Het was een langzaam oplopend strand.

Er waren veel problemen met de machinekamer, er werd niets gedaan wat betreft het onderhoud. Het manoeuvreren van de motor kon vanaf de brug gebeuren. Ik weet niets van problemen met de brugbediening.

Ik ben gedeeltelijk bij de dokperiode geweest, ik heb toen gezien dat de bodem een wasbord was. Er waren ook twee gaten te zien. Daarna ben ik van boord gegaan.

Het zou zo kunnen zijn dat de hoofdwerktuigkundige van boord is gestuurd.

Er waren veel nationaliteiten aan boord. De tweede stuurman was wel goed, de matroos was ook goed. De rest van de bemanning was slecht, de kapitein functioneerde goed.

Ik vaar nog wel, maar niet meer bij Wesmar.

### 3. *Het onderzoek ter zitting*

Ter zitting van de Raad heeft aanvullend verklaard:

Kapitein J. Tuintjer:

Ik volhard bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover de Scheepvaartinspectie heb afgelegd. Ik volhard ook bij mijn verklaring zoals ik deze eerder tegenover Thomas Cooper & Stibbard heb afgelegd. Ik weet dat de hoofdwerktuigkundige bij Thomas Cooper & Stibbard ook een verklaring heeft afgelegd. De hoofdwerktuigkundige heeft tegenover de verzekering verklaard dat wij met volle kracht vooruit op de kust zouden zijn gelopen. De rederij-inspecteur was bij het afleggen van deze verklaring aanwezig en heeft mij naar aanleiding daarvan vragen gesteld. Ik heb tegen de rederij-inspecteur gezegd, dat hetgeen de hoofdwerktuigkundige over onze snelheid heeft gezegd, onjuist is. Ik heb geen opmerkingen over de verklaring van de eerste stuurman, zoals hij deze tegenover de Scheepvaartinspectie heeft afgelegd. Ik heb ook geen opmerkingen over de verklaring van de eerste stuurman zoals hij deze tegenover een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart heeft afgelegd, met dien verstande dat als het inscheren van het anker op zee niet zou lukken, wij ten anker zouden gaan voor deze operatie. Ik had de eerste stuurman verteld dat ik ergens onder de kust ten anker wilde komen. De kust is vrij hoog. Ik wilde gaan ankeren zodra het schip rustig onder de kust lag. Ik heb er niet aan gedacht het andere anker te ontborgen zodat het gereed zou zijn om te vallen. Ik ging ervan uit dat de eerste stuurman hier zorg voor zou dragen.

De deining liep uit het noorden of noordoosten. Wij hadden voldoende tijd om het anker te vervangen. Ik heb geen overleg met de eerste stuurman gehad over de locatie waar wij het anker zouden gaan vervangen. Ik wist dat de eerste stuurman het vervangen van het anker niet zo zag zitten.

De eerste stuurman was naar de brug gekomen met de mededeling dat hij een "houtje-touwtje" strop wilde gaan gebruiken bij het inscheren van het anker. Ik wilde echter een stalen strop gebruiken omdat ik het een gevaarlijke operatie vond. Toen ik van de brug ging om naar de bak te gaan, was de afstand tot de kust drie mijl. Ik had persoonlijk de pitch op 3 à 4 mijl per uur gezet. Er waren geen problemen met de brugbediening van de motor, wij hadden eerder wel een black-out gehad. De pitch kan ongetrapt versteld worden. De stand wordt in procenten van het motorvermogen aangegeven. Er was geen lijstje waarop wordt vermeld welke percentage welke snelheid oplevert.

Het schip is volgens mij wel meer vaart gaan lopen nadat ik van de brug ben gegaan. Ik weet niet wat de oorzaak daarvan is geweest. Ik had tegen de tweede stuurman, die in de kraan was, geseind dat hij even moest uitkijken. Het gebeurde nooit dat ik de brug onbemand liet. Ik weet dat dat niet mag en dat er altijd iemand op de brug moet zijn. Ik ben mij er dan ook van bewust dat ik nooit van de brug had mogen gaan.

De positie van 18.00 uur kwam van de GPS; ik heb deze positie in het journaal

## U 27

genoteerd. Deze positie is later gecontroleerd met behulp van de radar. Deze positie was correct.

Het oorspronkelijke anker was verloren gegaan bij het ankerop gaan bij Nouakchott. Het was in de haven van Nouakchott niet mogelijk geweest het anker langs de kade te vervangen. Het nieuwe anker lag op de bak, je kon er moeilijk met de kraan bij komen. Het was nog niet klaar om buitenboord te zetten, maar het was wel al aan de ketting gekoppeld. De kraan was hydraulisch; ik weet niet meer hoe zwaar het onderblok was.

Ik weet niet hoe lang ik op de bak ben geweest, ik ben daarvoor te geconcentreerd geweest op het anker. Ik ben wel veel langer op de bak gebleven dan ik aanvankelijk de bedoeling had, maar als u zegt dat het een half uur is geweest, lijkt mij dat wel heel erg lang. Ik had eventueel iemand als uitkijk op de brug kunnen zetten, daarvoor was voldoende personeel aan boord. Ik heb ook niemand bij het echolood gezet. De twee matrozen waren in de bak bezig met het zoeken naar een stalen strop. Als ik de tweede stuurman naar de brug had gestuurd, was er niemand geweest om de kraan te bedienen. Hij was als het ware de specialist voor het bedienen van de kraan.

Toen ik weer van de bak ging om naar de brug te gaan, waren wij nog niet gestrand. Het schip is na het stranden nooit in gevaar geweest.

Nadat de drie sleepboten waren gearriveerd, werd mij door de loods medegedeeld dat ik mij verder niet met de sleepoperatie mocht bemoeien. Het sleepcontract was door anderen geregeld.

De duikers en de havenmeester hebben mij verteld hoe wij geboeid lagen. Het duikonderzoek was ook ten behoeve van een mogelijke olie lekkage. Ik licht u de situatie toe aan de hand van een schets die ik voor u maak.

De volgende dag was de rederij-inspecteur aan boord. Volgens mij is de hoofdwerktuigkundige ontslagen door deze inspecteur. Toen ik later van boord ging, was de hoofdwerktuigkundige nog aan boord. Ik ben er dus niet voor honderd procent zeker van dat de hoofdwerktuigkundige daadwerkelijk is ontslagen.

Ik moest van de havenautoriteiten een paar dagen aan boord blijven in verband met een bedrag dat gestort moest worden. Ik heb geen boete van de rederij of de lokale autoriteiten gekregen.

Na het droogzetten van het schip in het dok ben ik naar huis gegaan. Ik heb toen het onderwaterschip gezien. Je kon de schade goed zien; tank 1 bleek lek te zijn. Een deel van het vlak is vervangen. Ik heb de Scheepvaartinspectie niet aan boord gezien tijdens de dokperiode.

Later is bij Las Palmas nog een anker verloren gegaan.

De verhoudingen aan boord waren erg slecht; de gehele situatie was erg vervelend.

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

Het vrachtschip "Nouakchott" was op 4 augustus 1999 onderweg van Nouakchott in Mauritanië naar Las Palmas. Om ongeveer 16.00 uur gaf de kapitein de eerste stuurman opdracht om op de bak het reserve-anker in te scheren. Om ongeveer 18.00 is de eerste stuurman naar de brug gegaan om verslag aan de kapitein te doen betreffende de vorderingen van de werkzaamheden met het reserve-anker. Kort daarna is de kapitein ook naar de bak gegaan om mee te helpen met het inscheren van het reserve-anker. Nadat de kapitein de brug verliet, was deze onbemand, dit



ondanks het feit dat het schip slechts enkele mijlen onder de zuidoostkust van Gran Canaria voer, nabij Pta. Tenefé.

Daarna waren de kapitein, eerste stuurman en enkele andere bemanningsleden druk aan het werk op de bak om het reserve-anker in te scheren. Er was gedurende die tijd niemand aan boord die zich bezig hield met de navigatie en uitkijk.

Om omstreeks 18.30 uur liep het schip op het strand en raakte geboeid. Het schip kon niet meer op eigen kracht loskomen. De volgende dag is het schip met behulp van sleepboten losgetrokken en naar de losplaats in Las Palmas gesleept. Na duikeronderzoek ter plaatse werd in overleg met het klasse-bureau besloten om het schip te dokken om de schade te kunnen laten repareren.

De kapitein heeft door de brug van zijn schip te verlaten zonder voor een aflosser te zorgen terwijl het schip vlak onder de kust voer een onverantwoord risico genomen. Het gevolg is bekend en het hoeft geen betoog dat het slechter had kunnen uitpakken.

Verder kan men grote vraagtekens plaatsen bij de beslissing van de kapitein om op zee een reserve-anker te gaan inscheren. Het werken met kranen op zee met grote gewichten erin zoals in dit geval het anker, is op gewone vrachtschepen af te raden. Het is een reëel gevaar dat door de bewegingen van het schip het gewicht niet meer onder controle is te houden met alle mogelijke gevolgen voor de bemanning en het schip.

Samenvattend, het is in deze zaak evident dat de kapitein onverantwoordelijk heeft gehandeld en zijn schip, haar bemanning en het mariene milieu aan een onnodig risico heeft blootgesteld, door de brug onbemand achter te laten. Hierdoor heeft de kapitein alle regels van goed zeemanschap met voeten getreden en niet voldaan aan het gestelde in artikel 113 van het Schepenbesluit om er voor te zorgen dat de brug op zee bemand is.

Ik stel de Raad dan ook voor om de kapitein te straffen door het ontnemen van zijn bevoegdheid om te varen als kapitein voor een periode van vier weken.

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

##### **Toedracht**

Tijdens het ophieuwen van het bakboord anker op de rede van Nouadibu, Mauritanïë, brak de ketting door een deininggolf welke onder het schip doorliep. Het anker ging hierdoor verloren.

De kapitein meldde het voorval aan de rederij en kreeg de opdracht om bij de eerste de beste gelegenheid het reserve anker in te scheren.

In de haven daarop volgend, Nouakchott, was echter geen gelegenheid om dit te doen. De "Nouakchott" vertrok op 1 augustus 1999 uit deze haven met bestemming Las Palmas, Gran Canaria. De lading bestond uit containers met een gewicht van 470 ton. De diepgang bedroeg 3,40 meter voor en 4,10 meter achter.

Op 4 augustus 1999 kreeg de kapitein een telexbericht van zijn charteraar dat de tijd van het lossen veranderd was naar een later tijdstip en wel naar zeven uur 's morgens van 5 augustus. In verband hiermee reduceerde de kapitein omstreeks 12.00 uur de vaart naar circa 7 knopen.

## U 27

Tevens besprak hij met de eerste stuurman de mogelijkheid om in de namiddag het reserve anker aan te sluiten. In verband met de deining zou men om 16.00 uur hierover beslissen. De eerste stuurman, die nog nooit een anker vervangen had, zag dit werk op zee niet erg zitten en adviseerde de kapitein om dit binnenslands te doen. Omdat de gelegenheid zich nu eenmaal voordeed zette de kapitein zijn plan toch door en kwam om 16.00 uur naar de brug om de wacht van de eerste stuurman over te nemen. De stuurman ging daarop met de matrozen naar de bak om alles in gereedheid te brengen om het reserve anker aan te sluiten en gereed te maken om buitenboord gedraaid te worden.

Als het anker op de ketting aangesloten is moet het met de kraan buitenboord gedraaid worden. Het anker weegt circa 5 ton en de SWL van de kraan bedraagt 25 ton. Tijdens het overboord zetten van het anker zou de kraan bediend worden door de tweede stuurman, die veel ervaring had in het bedienen van de kraan. Om 18.00 uur was het anker aangesloten en gereed om buitenboord gebracht te worden. Het enige wat nog gedaan moest worden was het aanbrengen van de strop. De eerste stuurman begaf zich naar de brug en bracht verslag uit bij de kapitein. Omdat er verschil van mening bestond over het materiaal van de strop die gebruikt zou worden besloot de kapitein de werkzaamheden op de bak zelf in ogenschouw te nemen.

In het zeegebied rond de Canarische Eilanden staat over het algemeen een noordelijke tot noordoostelijke deining, dit ten gevolge van de heersende windrichting. Om het schip zo rustig mogelijk te laten liggen tijdens de operatie was de kapitein al, in een noordelijke koers, richting de kust gestoomd om ten westen van Punta Tenefé een oppertje te vinden. Ter zitting verklaarde de kapitein dat hij van plan was om, vóór het overboord zetten van het anker, daar ergens ten anker te gaan. De eerste stuurman spreekt hier echter in het geheel niet over en het stuurboord anker is nooit uit de borging geweest.

Voordat de kapitein, omstreeks 18.00 uur, de brug verliet nam hij de spoed van de schroef terug tot zeer langzaam vooruit. De koers was ongeveer noord en er werd op de automaat gestuurd. De vaart bij zeer langzaam vooruit bedraagt volgens de kapitein circa 3 tot 4 knopen. Een tabel ten aanzien van spoedpercentages, afgezet tegen de vaart, was niet op de brug aanwezig. Om 18.00 uur bedroeg de afstand tot de kust 3 mijl en de geregistreerde GPS positie was 27E 44',7 N en 015E 027',2 W. Op de bak aangekomen besprak de kapitein de werkzaamheden met de eerste stuurman terwijl de matrozen op zoek waren naar een geschikte strop.

Behalve het probleem van de juiste strop waren er tevens moeilijkheden met het goed voorgevoel krijgen van het anker onder de kraan.

Gedurende een periode van circa 30 minuten verbleef de kapitein op de bak, de brug onbemand latend. Al die tijd lag het schip op de kust aan.

De eerste stuurman zag als eerste dat het niet goed ging. De "Nouakchott" zat vlak onder kust en de stuurman kon het strand goed zien. De kapitein spoedde zich naar de brug maar voor hij het schip kon stoppen, was het schip al op het strand gelopen. De "Nouakchott" liep op 2 mijl ten westzuidwesten van Punta Tenefé, in een positie 27E 47',5 N en 015E 028',4 W, op het strand. Het tijdstip van de stranding was ongeveer 18.30 uur.

De kapitein trachtte met vol achteruit draaiende machine het schip van het strand te

manoeuvreren. Tevens liet hij ballasttank no. 1 ontballasten om de diepgang vóór te verminderen. De tweede stuurman is gaan rondpeilen en constateerde geen lekkages aan tanks of ruimen. Wel constateerde hij dat de ballasttank no. 1, waarvoor de kapitein de opdracht had gegeven om te ontballasten, niet leeg was. Later bleek dat deze tank lek was.

De kapitein lichtte de plaatselijke autoriteiten, de rederij en de charteraar in over de stranding. Om 20.00 uur kwam de havenmeester per helikopter aan boord. Gezien het tij had het nu geen zin om aan het lostrekken met sleepboten te beginnen en besloten werd om dit de volgende morgen te doen. De havenmeester had intussen wel duikers besteld om de situatie onder water in ogenschouw te nemen. Het bleek dat de "Nouakchott" op een richel ter hoogte van het schot tussen ruim 1 en 2 vast zat. Het schip lag, zonder enige slagzij, rechtop.

Op 5 augustus 1999 kwam om 06.15 uur de loods aan boord, gevolgd door een inspecteur van de rederij. Om 06.30 uur arriveerden drie sleepboten.

Om 07.00 uur krijgt de sleepboot "Boluda Mistral" tijdens het vastmaken van de sleeptros, deze tros in zijn schroef. Om 07.50 uur wordt de "Boluda 40" vastgemaakt en begint men te trekken. De sleepboten gebruikten hun eigen trossen en de communicatie tussen de sleepboten en de loods voltrok zich in het Spaans. De kapitein, die deze taal niet machtig is, had derhalve weinig invloed op de operatie. De kapitein draaide tijdens het trekken van de sleepboot, vol achteruit met de machine mee. De motor liep slecht en stopte een aantal keren. Om 09.00 uur is men over het tij heen en worden de pogingen om los te komen gestaakt. De "Boluda 40" blijft echter vastgemaakt.

Om 17.00 uur worden de pogingen om vlot te komen hervat. Men maakt nu tevens de sleepboot "Punta Salinos" vast. Met beide sleepboten volaan trekkend en het machinevermogen van de "Nouakchott" op vol achteruit wordt het schip om 18.15 uur vlotgetrokken.

De beide sleepboten worden bedankt en de "Boluda Mistral" wordt over het voorschip vastgemaakt om de "Nouakchott" naar Las Palmas te slepen. Op advies van de kapitein van de sleepboot wordt de machine van de "Nouakchott" niet gebruikt. Op 6 augustus 1999 komt de "Nouakchott" om 00.00 uur in Las Palmas aan. De loods wordt overgenomen en twee andere sleepboten nemen het werk van de "Boluda Mistral" over.

Om 01.00 uur wordt op de losplaats afgemeerd en worden de containers gelost. Dezelfde avond verhaalt men het schip naar de werf, waar het wordt drooggezet. De "Nouakchott" ondervond door de stranding aanzienlijke schade aan het vlak. Tevens bleek ballasttank no. 1 lek te zijn. Een gedeelte van het vlak is ter plaatse vervangen. De reparaties werden uitgevoerd onder toezicht van het Klasse-bureau, Germanische Lloyd.

### **Beschouwing**

#### *De stranding*

Omdat er verschil van mening bestond tussen de kapitein en de eerste stuurman over het materiaal van de strop die gebruikt diende te worden, tijdens het overboord zetten van het reserve anker, heeft de kapitein de brug verlaten om de werkzaamheden op de bak zelf in ogenschouw te nemen. Eenmaal op de bak gekomen deden er zich nog

## U 27

meer moeilijkheden voor. Het goed voorgaats brengen van het anker onder de kraan gaf namelijk ook de nodige problemen. De kapitein verliet omstreeks 18.00 uur de brug. Hij noteerde de GPS positie en zag op de radar dat hij 3 mijl van de kust verwijderd was. Het schip stuurde op de automatische piloot een noordelijke koers. Hij reduceerde de vaart tot zeer langzaam vooruit en nam aan dat de vaart, bij die instelling van de spoed van de schroef, circa 3 tot 4 knopen bedroeg. De kapitein was echter nieuw op het schip en nabij de manoeuvreerstand was geen tabel aanwezig die voor de spoedstanden een bijbehorende vaart aangaf. De kapitein wist daarom niet met zekerheid wat zijn vaart wel was.

Omstreeks 18.30 uur bemerkte de eerste stuurman dat "Nouakchott" erg dicht onder de kust zat. De kapitein, die de brug onbemand had achtergelaten en intussen ongeveer een half uur op de bak had doorgebracht, had toen nog niets in de gaten. Gewaarschuwd door de eerste stuurman, spoedde hij zich naar de brug en zette de machine op vol achteruit. Het schip was echter, voordat het gestopt lag, al op het strand gelopen.

De kapitein en raadsman hebben ter zitting het vermoeden uitgesproken dat de snelheid van het schip zou zijn toegenomen gedurende de tijdspanne dat de gezagvoerder op de bak aanwezig was. Feiten ter ondersteuning van deze gissing zijn niet aangedragen. Wat ook van het geopperde vermoeden zij, naar het oordeel van de Raad staat vast dat als de brug tijdens zijn aanwezigheid op de bak bemand zou zijn gebleven, de chef van de wacht onmiddellijk de beweerde, niet geringe, vaartvermeerdering zou hebben opgemerkt.

Dit betekent dat de feitelijke oorzaak van de stranding uitsluitend gelegen is in het feit dat de kapitein de brug onbemand achterliet. Door zo te handelen hield hij zich niet aan de volgende voorschriften.

Het Schepenbesluit schrijft in artikel 113, lid 1, voor dat aan boord van een schip tijdens elke zeewacht op de brug een kapitein of een stuurman op wacht moet zijn als chef van de wacht. De bijzondere en aanvullende voorschriften voor de wachtdienst worden aan de zeeman kenbaar gemaakt via de Bekendmakingen aan de Scheepvaart.

In Bekendmaking 315/1995 stelt het Hoofd van de Scheepvaartinspectie dat alle voorgaande Bekendmakingen, die op het lopen van de zeewacht betrekking hebben, worden ingetrokken. In artikel 2, lid 1, van deze Bekendmaking wordt voorgescreven dat het houden van de wachtdienst op zee dient te geschieden met inachtneming van deel A van de STCW-Code met dien verstande dat daarvan de voorschriften A-VIII/1, en A-VIII/2, onderdelen 8 en 84 niet van toepassing zijn. Onder de STCW-Code wordt verstaan: de "Seafarers Training, Certification and Watchkeeping Code", bedoeld in artikel I/1, eerste lid, onderdeel 21, van de bijlage bij het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Internationaal verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, 1978, met bijlage (TRB. 1981/144).

De Bekendmakingen aan de Scheepvaart worden in het algemeen in het Nederlands gesteld.

Gezien het internationale karakter van de doelgroep heeft het Hoofd van de Scheepvaartinspectie besloten deze Code in zijn geheel in de Engelse taal over te nemen.

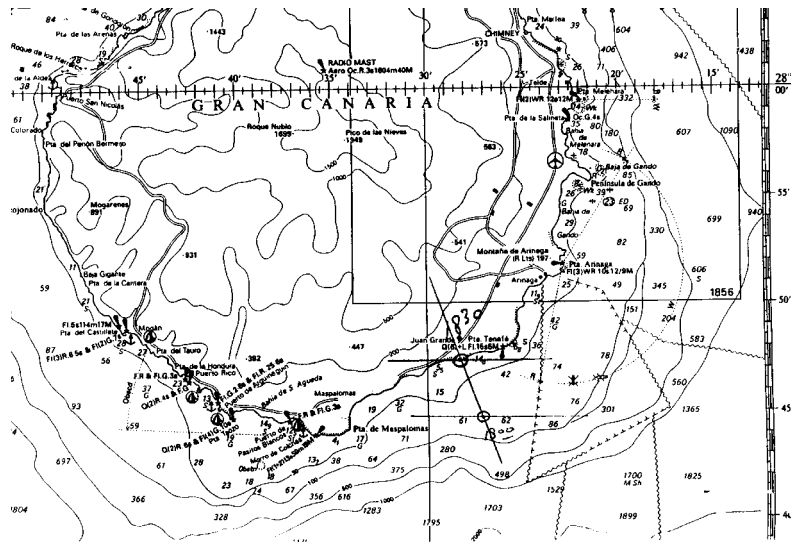
Artikel 23 van deel A van deze Code handelt over:  
*Performing the navigational watch.*

The officer in charge of the navigational watch shall:

1. keep watch on the bridge.
2. in no circumstances leave the bridge until properly relieved.

De omstandigheden van deze ramp benadrukken eens te meer de juistheid van bovengenoemde voorschriften.

Door deze voorschriften volledig te negeren heeft de kapitein blijk gegeven van slecht zeemanschap. Opmerkelijk is dat de kapitein vanaf de bak niet regelmatig om zich heen heeft gekeken om te zien hoever men nog van de wal verwijderd was. Gezien het bovenstaande is de Raad van oordeel dat de kapitein, door de brug onbemand te laten, schuld heeft aan de ramp en een tuchtrechtelijke maatregel te zijnen aanzien aan de orde is.



## U 27

### *Het leringsaspect*

Het werken op zee met kranen met grote gewichten erin, zoals in dit geval een anker van 5 ton, brengt over het algemeen grote risico's met zich.

Ligt de last die men moet ophieuwen niet goed voor zijn werk dan worden die risico's alleen maar vergroot. Het anker aan boord van de "Nouakchott" lag niet direct onder het bereik van de kraanhaak en diende naar achteren verplaatst te worden. De kraan aan boord van de "Nouakchott" had een SWL van 25 ton. Deze zware kraan had dus navenant een zware kraanhaak, c.q. onderblok, en was daarom moeilijk hanteerbaar.

Om de invloed van zee en deining zoveel mogelijk te beperken moest de kapitein erg dicht onder de wal kruipen om achter Punta Tenefé een oppertje te vinden. De zee en deining rond de Canarische Eilanden komen hoofdzakelijk uit een noordelijke tot noordoostelijke richting. Had de kapitein de kaart en bijbehorende zeemansgids goed bestudeerd dan had hij gezien dat de beschutte plaatsen, ten zuidwesten van het eiland Gran Canaria, tussen Morro de Colchas en Punta del Castillete liggen.

Komende van Mauretanië was het voor de kapitein eenvoudig geweest om aldaar een geschikte ankerplaats uit te zoeken om zijn werkzaamheden uit te voeren. Door zulksdoende had hij de invloed van zee en deining tot een minimum kunnen beperken en zelf vrijelijk de leiding kunnen nemen over de operatie.

De Raad is echter van oordeel dat een operatie als de onderhavige, zeker als de last niet recht onder de kraan ligt, veiliger binnenslands met een walkraan uitgevoerd kan worden.

### **Beslissing**

De Raad straft kapitein J. Tuintjer, geboren 23 maart 1944 te Grootegast, wegens zijn schuld aan de stranding, door hem de bevoegdheid te ontnemen om als kapitein te varen, op een schip als bedoeld in artikel 2 van de Schepenwet, voor een periode van vier weken.

Aldus gedaan door mr. E.A. Bik, plv. voorzitter, R.M. Heezius, J.L.A. van Aalst, P.S.W. Haseloo en H. Reijne, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de plv. voorzitter mr. E.A. Bik, ter openbare zitting van de Raad van 2 november 2001.

(get.) E.A. Bik, D.J. Pimentel