



Nr. 8

UITSPRAAK van de Raad voor de Scheepvaart inzake de scheepsramp op 13 januari 2009 waarbij het Nederlandse vrachtschip 'Westerhaven', op de zeereis van Belize naar Santo Tomas in Guatamala, op een rif liep waarbij er grote schade werd opgelopen aan het vlak van het schip.

Betrokkene: kapitein F.S.

Op 13 januari 2009 liep het Nederlandse vrachtschip 'Westerhaven' grote schade op aan het vlak van het schip toen het op de reis van Belize naar Santo Tomas in Guatamala op een rif liep. Een commissie uit de Raad voor de Scheepvaart, als bedoeld in artikel 29, derde lid, van de Schepenwet, besliste op 17 juli 2009 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 kapitein F.S.

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 'Westerhaven';
2. een 'Master's Statement' d.d. 17 januari 2009 van kapitein F.S.;
3. een schriftelijke verklaring van kapitein F.S., opgemaakt op 23 januari 2009 door een vertegenwoordiger van een verzekeringsmaatschappij;
4. een ambtsedig proces-verbaal d.d. 1 april 2009, opgemaakt door een ambtenaar van Inspectie Verkeer en Waterstaat, houdende een verklaring van kapitein F.S.;
5. kopieën van de rusturenlijsten;
6. een kopie d.d. 13 januari 2009 van de beladingsconditie bij vertrek uit Belize;
7. een rapportage d.d. 29 januari 2009 van Scandinavian Underwriters Agency GmbH;
8. een kopie van de zeekaart van het betreffende gebied op A4-formaat;
9. een survey statement d.d. 28 februari 2009 van de Germanischer Lloyd in verband met de schade;
10. een kopie van de zeekaart op CD-Rom.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter zitting van de Raad van maandag 29 maart 2010.

De Raad hoorde kapitein F.S., als betrokkene, met behulp van een beëdigde tolk Duits-Nederlands.

De Raad hoorde stagiair R. van de Vorst als getuige.

De Inspecteur voor de Scheepvaart was niet ter zitting aanwezig. Op zijn verzoek werd zijn schriftelijk ingediend standpunt door de secretaris voorgelezen.

De betrokkene is het recht gelaten als laatste te spreken.

2. Uit het voorlopig onderzoek blijkt het volgende:

A. Het schip

De 'Westerhaven' is een Nederlands vrachtschip, gemanaged door Reider Shipping B.V. te Winschoten. Het schip is in 2000 gebouwd, is 127 meter lang en meet 7541 brutoregisterton. Het schip wordt voortbewogen door een motor met een vermogen van 6000 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 13 personen.

B. Het ongeval

Per 'Master's Statement' heeft – zakelijk weergegeven – op 17 januari 2009 schriftelijk verklaard, kapitein F.S.:

My name is Fritz S., I am holding a Masters license AM since 1972 and served as a Captain on numerous vessels for various shipowners since 1969, formerly with Masters license A4. My present employment on board the 'Westerhaven' commenced on 28 November 2008 and I took over command of the vessel at Houston. During my command I served three consecutive voyages in the Caribbean to charterers Seaboard Marine, always serving the ports of Houston, New Orleans, Belize, Santo Thomas and Puerto Cortez. On January 13th, 2009 we served the port of Belize for discharge and loading several container and



cargo works were completed at 20:36 hrs with a cargo of 1.831 tons on board. I was on watch from 20:00 hrs. to 24:00 hrs together with the cadet Rik van de Vorst.

We sailed for Santo Thomas and all lines were off at 21:00 hrs. The vessel was under my command with a local pilot assisting.

The pilot disembarked at 22:39 hrs. near English Cay and I was steering into the 'English Clay leading lights' heading a course of 120° in accordance with the passage planning. At 22:50 hrs. I changed course to 180°.

At 23:02 hrs. in accordance with the passage planning I changed course to 170° on position 17° 14,8 N and 87° 59,8' W by use of the autopilot.

Following that the positions were frequently checked by me on the GPS, no entries were made in the sea chart.

During the next 40 minutes I was engaged with the vessels navigation but also some other administrative works on the bridge, Radar was checked frequently without any irregularities.

At 23:45 hours suddenly the vessel ran aground on the reef at starboard side at position 17°05' 15' N and 087° 59' 42' W.

The weather at the time of grounding was wind Bft. NE 4–5, slight rain showers, overcast with moderate visibility.

Per kapiteinsverklaring, opgetekend door een vertegenwoordiger van een verzekeringsmaatschappij, heeft – zakelijk weergegeven – op 23 januari 2009 kapitein F.S. verklaard:

1. The matters stated herein in so far as they are within my personal knowledge they are true and in so far as they are not within my personal knowledge they are true to the best of my information and belief.
2. I was born on the 25th of June, 1940.
3. I obtained a masters license AM in 1972.
4. I have served as master on numerous vessels since 1969, formerly with a masters License A4.
5. From the 28th November, 2008 to the 18th of January, 2009, I was employed as master on board the MS 'Westerhaven'.
6. I took command of the MS 'Westerhaven' in Houston, Texas in the United States of America.
7. During my command of the MS 'Westerhaven', I served three consecutive voyages in the Caribbean to Charterers Seaboard Marine, serving the ports of Houston, New Orleans, Belize, Santo Tomas and Puerto Cortez.
8. On 13th January, 2009, the MS 'Westerhaven' served the port of Belize for discharge and loading containers. Cargo works were completed at 20:36 hours with a cargo of 1.831 tons on board.
9. I was on watch from 20:00 hours to 24:00 hours.
10. The MS 'Westerhaven' then sailed for Santo Thomas, Guatemala and all lines were off at 21:00 hours. The vessel was under my command with a local Pilot assisting.
11. The Pilot disembarked at 22:39 hours near English Caye and I was steering into the 'English Caye leading lights' heading a course of 120 on pilots advice and masters orders. At 22:50 hours, I changed course to 180°.
12. At 23:02 hours, in accordance with passage planning, I changed course to 170° on position 17° 14,8 N and 87° 59,8 W by use of autopilot. I noted this position on the chart.
13. Thereafter I continued to be engaged in the vessel's navigation.
14. At 23:45 hours, the vessel ran aground on the reef at starboard side at position 17° 05' 15' N and 87° 59' 42' W.
15. The weather at the time of the grounding was wind Bft. NE 4–5, slight rain showers, overcast with moderate visibility.
16. I deeply regret that this accident has happened.

Aan de Scheepvaartinspectie heeft – zakelijk weergegeven – kapitein F.S. verklaard:

My captain's statement tells my sea-time experiences and the number of voyages I made with mv 'Westerhaven'.

At 22:00 hours we sailed from Belize City. Visibility was not absolutely clear. There were rain showers. Visibility was about 2 to 3 miles. This was from the time we left port. It was very cloudy, and no clear visibility. The wind was Easterly force 5. It was dark.

After departure there was a pilot on the bridge as well as a look-out. The only Dutchman on board, Rik van der Vorst was on the bridge as look-out.

The pilot was steering on auto-pilot. They usually do it themselves. On the bench they steer on hand. Finally we arrived in the Southern Grennels Channel. The route we sail is marked by buoys, which are not indicated on the chart. You require local knowledge for that. The Southern Grennels Channel goes to the English Cay Channel. The pilot wanted to disembark at an earlier point, but I asked him to stay longer. He stayed a bit longer and the pilot disembarked at the end of the English Cay Channel.

Where the pilot disembarks you can already see the leading lights. You can see where you have to go and I kept the leading lights straight behind me. The look-out was standing on the starboard side, behind the window. I was moving from the radar position to the windows, looking out, and also



looking to the leading lights. I was looking also at the GPS to get till the 88 degrees meridian. At 22.50 hrs I changed course to 180 degrees, on the 88 degrees meridian. I changed course on the auto-pilot. I did the navigation, by taking visual bearings and with the GPS. I intended to go another 2' south. I wanted to stay in the middle of the open water. The position, taken by GPS, on 23.02 hrs was the last true position in the chart. I took the position, and I put it in the chart. I changed course to 170 degrees, like the course line in the chart. The weather conditions were still the same. There was not much moonlight, with overcast sky. The GPS was indicating the position on its main screen. With course 170 you should stay free of any dangers. It was a course set by the previous captain. The previous times I also followed this course line. The other times the visibility was better. During the time I was following the course line 170. I was also busy with some paperwork. The relieve captain was coming back in seven or eight days. There is quite some paperwork to do, like master review. I did not do a lot of paper work during this watch but my mind was partly on hand over to the next captain. I occasionally stepped from the chart table to the radar. Everything looked normal to me than. The chart table is on the back on the bridge, about four meters from the radar. The light of the chart table was on, the curtain was half closed. The Southern Long Cay Island I saw on the radar. I did not see the reef on the radar. I saw rain showers on the radar. I saw them locally on the screen, behind and in the front. I saw the island on the radar and thought we were passing free. I saw the reefs indicated on the chart on my portside, but I did not use this information to determine my position. I did not see the light Cay Boca! Actually quite a few lights in the area are not working in practice. My focus was on the Southern Long Cay and the radar picture. The radar was set on automatic clutter. There was nothing which indicated anything was wrong. The range was on 6'. The radar was on 'true motion', north up. That means that the vessel moves over the screens and jumps back at certain intervals. I did not use Parallel-index. I do not remember whether I used range-rings. The Electronic Bearing line I did not use. I used one radar (the one on starboard side), the other was on standby. We did not have an electronic chart on board. I don't remember if I used trails. My focus was on the island. It was on about 1-1,5' on my starboard side. There was no waypoint indicated on the GPS. I only used the position. I think the waypoint was entered, but I did not use it. When I expect to reach a waypoint I put a position in the chart. In the area around the reef I did not put a position in the chart. I used the radar. About three to four times since last position put in the chart I stepped from the chart-table to look on the radar. The lookout was starboard side. 20 minutes before midnight we called the next officer of the watch and the next lookout. The look-out was not responding the phone so the look-out went down to knock on his door. At 23.45 we ran aground. The lookout was the apprentice, he is not actively involved with the navigation. He is a deck cadet, solely for look-out. There was no traffic around us. There was a current from the NE, the wind was Easterly 5. Our speed was 13 knots, this is about 75%. I think I confused the Southern Long Cay island with the reef. I am sure if I would have seen the reef, I would have changed course. I was not asleep, and did not use alcohol. When the ship grounded and settled down, the gyro indicated 172. I was standing near the chart table when the ship grounded. It came as a surprise. The very first thing I did was stop the engines. The look-out came running to the bridge. I called the engineers. The other officers came a short time later. We checked the ballast tanks and the water stayed stable. There was no oil leakage. After the course change to 170, the gyro indicated 170. I saw this. I never experienced any problems with course keeping on this vessel. There were no technical problems. The ship was never fully loaded, we had this time some containers on the second layer. The draft was 5.1 m forward and 6.4 m aft. In this condition and with wind the vessel will set after some hours. This time was not different from other times. When the pilot was still on board I checked two or three times the position by GPS. It was showing the correct position, so I trusted it. I would like to add that I have 52 years of sea-going experience and never made any big damage. I was officer since 1964 and since 1972 I have been a captain. I want to add that I am extremely sorry and I am very upset that something like this occurred to me on the end of my career.

3. Het onderzoek ter zitting

Ter zitting hebben – zakelijk weergegeven – verklaard:

kapitein F.S.:

Reider Shipping doet het management van de 'Westerhaven'.



Ik had deze reis drie keer eerder gedaan.

Volgens mij waren er 13 personen aan boord. Stagiair Van de Vorst was de enige Nederlander aan boord. Voor deze bemanning was deze reis niet moeilijk.

Wij maken niet iedere reis een nieuwe reisvoorbereiding. Ik wist niet dat dit in de ISM-procedures was voorgeschreven. Deze procedures hebben wij wel aan boord.

Ik weet niet meer wie de brug bij vertrek heeft klaargemaakt, ik vermoed dat ik dit zelf heb gedaan. De stuurman was nog bezig met ladingactiviteiten. Ik heb voor vertrek niet de stroming nauwkeurig bestudeerd.

Er was ook nog een detailkaart van dit gebied, nummer 522, aan boord.

Bij vertrek was ik alleen met de loods op de brug. De stagiair was nu belast met de uitkijk. Hij heeft zich, in het kader van zijn opleiding, ook wel eens met de navigatie beziggehouden. Hij liep nooit zelfstandig de wacht. Op open water is hij wel eens 15 minuten alleen op de brug geweest.

Ik was niet moe. Ik had om 19.00 uur nog geprobeerd te slapen, maar dat lukte niet.

Wij hadden geen elektronische zeekaart aan boord.

We zijn om 21.00 uur ontmeerd. Ik laat u in de zeekaart zien hoe wij hebben gevaren. Ik had de loods gevraagd wat langer aan boord te blijven in verband met het niet aanwezig zijn van een boei. Op de positie waar de loods van boord ging kon je, achteruit kijkend, de lichtenlijn zien. Ik laat u ook zien waar ik 120° ben gaan sturen.

Voordat de loods van boord ging, heb ik twee maal gecontroleerd of de GPS goed functioneerde.

Ik weet niet meer of de loods onder begeleiding van een bemanningslid naar de loodsladder is gelopen. Wij voeren 5 à 6 mijl per uur toen de loods van boord ging.

Wij voeren daarna ongeveer 13 mijl per uur. Het schip vaart nooit op vol vermogen. Er was geen koersschrijver aan boord.

Er was geen andere scheepvaart in de buurt.

De koerslijn van 170° was al eerder in de kaart gezet. Ik heb geen way points gebruikt; ik gebruik deze niet zo vaak. Een way point zou mij in dit geval ook niet hebben geholpen.

Ik hield mij tijdens de wacht ook bezig met administratieve werkzaamheden in verband met de komst van de volgende kapitein. Ik vermoed dat ik daar teveel met mijn gedachten mee bezig geweest ben. Ik was niet met privé zaken bezig, maar alleen met werkzaamheden voor het schip en de rederij, zoals bijvoorbeeld met een kraan die kapot was. Ik had een aantal voorgedrukte formulieren en diverse met de hand geschreven documenten waar ik mee bezig was.

Ik toon u in de zeekaart het Southern Long Cay Island. Dit was op de radar te zien. Het rif was niet op de radar te zien; destijds wist ik niet dat het rif niet te zien was. De volgende dag, toen het licht was, zag ik dat het rif onder water lag. Ik heb, nu ik daar veertien maanden later over nadenk, de punt van het rif verward met dit eiland. Ik laat u in de kaart zien wat ik bedoel. Ik heb regelmatig, zeker vier keer, op de radar gekeken. Ik zag dat we goed van het eiland zouden vrijlopen.

Tegenwoordig wordt er minder op vuurtorens gelet, men vaart nu hoofdzakelijk op GPS en radar.

De wind kan het schip niet veel hebben verzet. Ik had niet verwacht dat het schip in 45 minuten zoveel zou worden verzet.

In dit geval heb ik mij niet continu met een nauwkeurige navigatie beziggehouden, dit in tegenstelling wat in punt 13 van mijn 'statement by Fritz S.' is opgetekend. Die verklaring is opgetekend door iemand van de verzekering.

Ik heb geen parallel-index-methode gebruikt omdat ik aan de hand van de radarbeelden dacht dat alles goed zou gaan.

Na 23.02 uur heb ik geen posities meer in de zeekaart gezet. Ik was van plan geweest de volgende positie om 24.00 uur in de kaart te zetten in verband met de wachtoverdracht aan de stuurman.

Achteraf gezien had ik natuurlijk meer GPS-posities in de kaart moeten zetten.

Nadat wij waren vastgelopen heb ik geen zichtpeilingen genomen. Wij hebben buitenboord rondgepeild. Verder heb ik mij bezig gehouden met proberen los te komen.

Ik heb in eerste instantie geprobeerd van het rif af te komen, dat is toen niet gelukt. Een uur later heb ik het nog een keer geprobeerd en ook toen lukte het niet. Toen heb ik de rederij gewaarschuwd. De stuurman had berekend dat als wij 1700 ton zouden ontballasten, wij bij het volgende hoog water vrij zouden komen. Ik heb geen toestemming van de rederij gekregen om met behulp van een kleine sleepboot van het rif los te komen, omdat dan mogelijk grote milieuschade zou kunnen ontstaan.

De posities in het zuidelijke deel van de kaart, zijn daar ingezet nadat het schip weer was vrijgekomen. Als de US Coast Guard aan boord komt, wordt vrijwel alles aan boord gecontroleerd. Ik weet niet of ze bij de laatste controle ook de zeekaarten hebben gecontroleerd.

Kapitein Bijl is twee dagen na de gronding ingevlogen. De superintendent was al eerder aan boord gekomen en heeft van mij het bevel overgenomen.

Ik weet niet hoe groot de schade is geweest. De grootste bodemschade is volgens mij ontstaan een aantal dagen later, toen het hard begon te waaien.

Nadat het schip weer was vrijgekomen, ben ik op 27 januari naar huis gevlogen. Ik ben toen nog twee keer in Winschoten geweest om met iemand van de verzekering te praten.

Ik vaar nu niet meer. Als de gronding niet zou zijn gebeurd, had ik nog acht maanden doorgevaren bij deze rederij en zou er daarna mee zijn gestopt. Nu is mijn contract eerder afgelopen. Ik heb toen niet meer om een ander schip gevraagd, omdat ik verwachtte dit toch niet te zullen krijgen.



Deze gronding heeft heel erg veel indruk op mij gemaakt. Elke dag wordt ik nog steeds wakker met deze gebeurtenis in mijn gedachten.

Stagiair R. van de Vorst:

Ik studeer nu aan de zeevaartschool in Rotterdam. Dat is een HBO-opleiding.

Ik was al vier maanden aan boord toen de gronding plaatsvond. Het was de negende keer dat ik in dit gebied was.

Ik had eerder met deze kapitein wacht gelopen. Ik heb mij toen af en toe met de navigatie beziggehouden.

Er waren geen bijzonderheden bij vertrek. De loods sprak Engels en hij kende de weg aan boord. De bootsman en een AB stonden bij de loodsladder.

Ik was uitkijk. Ik heb niet op de radar of in de zeekaart gekeken. Ik heb mij in het geheel niet met de navigatie beziggehouden. Mijn enige taak was uitkijken. De kapitein had met mij besproken dat ik die wacht niet veel zou doen; ik was behoorlijk vermoed.

De dekverlichting was uit. Het uitzicht naar buiten werd niet door scheepsverlichting beperkt.

Ik kende de lichtenlijn ter plaatse. Ik weet niet meer of ik er toen nog naar gekeken heb. Ik heb niet erg op de kapitein gelet.

Nadat de loods van boord was gegaan, is de snelheid opgevoerd naar ongeveer 13 mijl per uur.

Aan boord had ik veel werk aan het takenboek in verband met mijn opleiding.

De telefoon om te porren was kapot, ik ben daarom toen naar beneden gegaan om te porren. Toen liepen wij met een klap vast. Ik ben weer naar de brug gegaan, maar ik heb toen weinig gedaan omdat ik niemand in de weg wilde lopen.

Er was een Navtex aan boord. De radar had een Arpa-functie. Op de brugvleugels waren peilkompassen aanwezig.

Het schip is door duikers onderzocht. Volgens mij waren er twee lekkages, een scheur en een gaatje. Ik weet niet hoeveel het schadebedrag bedroeg.

Het schip is met twee sleepboten losgekomen.

Ik ben vanuit Belize naar huis gevlogen.

Ik heb veel van deze gronding geleerd. Regelmatig posities in de zeekaart zetten is daar een voorbeeld van.

4. Het standpunt van de Inspecteur

Op 13 januari 2009 liep het Nederlandse containerschip 'Westerhaven' enkele uren na vertrek uit Belize aan de grond op een koraalrif.

Kort nadat de loods van Belize van boord af was gegaan stelde de kapitein, omstreeks 23.00 uur, koers 170 graden in op de automatische piloot. Het was zijn wacht en een stagiair fungeerde als uitkijk. Het was donker, bewolkt met redelijk zicht bij een noordnoordooste-lijke wind, kracht 4–5 Beaufort. Ongeveer drie kwartier later liep het schip totaal onverwachts op een koraalrif dat aan stuurboord gepasseerd had moeten worden. De schade aan het schip was aanzienlijk en de schade aan het koraalrif werd als zeer groot ervaren. Er is geen sprake geweest van milieuverontreiniging.

De feiten laten weinig aan de verbeelding over. Na de laatste koersverandering raakt de kapitein afgeleid van de navigatie door andere werkzaamheden. Hij gebruikte geen ingesteld waypoint en kon dus ook niet visueel de afwijking van de track volgen op de GPS of gekoppelde radar. Ook een parallel-index-lijn of afstandring heeft hij niet in gebruik. Af en toe op de radar kijkend en in de veronderstelling dat hij een eilandje op voldoende afstand voorbij zal varen, vergeet hij het dichterbij liggende koraalrif. Dat hij van zijn koers verdaagt wordt niet opgemerkt en de gronding komt als complete verassing.

Schrijnend is dat de kapitein, mede door zijn enorme ervaring met de meer conventionele manier van navigeren, de fout in is gegaan. Een hedendaagse, veel minder ervaren navigator, varende op de waypoint-instellingen en beeldprojectie van de GPS eventueel gekoppeld aan de radar, was dit niet overkomen. De kapitein was zich hier terdege van bewust tijdens het onderzoek door de inspectie. Hij ging zwaar gebukt onder de fouten die hij had gemaakt en verklaarde dat nadrukkelijk tegenover de inspectie en zijn werkgever. Varende als officier vanaf 1964 en als kapitein vanaf 1972 was dit zijn eerste grote schade. De kapitein heeft aangegeven niet meer te willen varen na deze gebeurtenis.

Het laat geen twijfel dat de kapitein schuldig is aan de gronding. Overeenkomstig adviseer ik de Raad een maatregel van tucht uit te spreken. Door mijn afwezigheid op de openbare zitting kan ik de op de zitting naar voren gekomen informatie niet betrekken in mijn advies. Welke maatregel van tucht hiervoor passend is laat ik daarom aan de Raad.



5. Het oordeel van de Raad

Toedracht

Het onder Nederlandse vlag varende vracht-/containerschip 'Westerhaven' vertrok nadat de los- en laadwerkzaamheden in de haven van Belize gereed waren op 13 januari 2009 om 21.00 uur uit Belize met bestemming Santo Tomas de Castillo in Guatemala. De diepgang van het schip bij vertrek was voor: 5.1 en achter: 6.4 meter. Er was 1831 ton lading aan boord in containers. Aan boord waren in totaal 13 opvarenden van verschillende nationaliteiten.

Het schip, dat gemanaged wordt door een Nederlandse rederij, stond onder commando van een Duitse kapitein. De eigenaar van de 'Westerhaven' is een Duitse rederij. Bij vertrek uit Belize was de kapitein op de brug, samen met een lokale loods en een uitkijk. Er stond een NO-lijke wind, kracht 4–5 Bft., het was overdekt met lichte regen, donker en het zicht was matig.

De reis tot aan het loodsstation verliep zonder incidenten. De loods wilde, zoals vaak het geval is, het schip ruim voordat het loodsstation bereikt werd, verlaten maar de kapitein ging hiermee niet akkoord omdat een voor de navigatie belangrijke boei, volgens informatie van de loods, niet brandde. De kapitein was zich dus wel degelijk bewust van de gevaren verbonden aan het varen in de wateren rondom Belize en omgeving. Uiteindelijk ging de loods om 22.39 uur van boord op de gebruikelijke plaats in de nabijheid van English Cay. De snelheid van het schip op dat moment was ongeveer 5 knopen. Na het debarkeren van de loods, die bij het verlaten van het schip geassisteerd werd door de bootsman en een matroos, draaide de kapitein op in de English Cay leading lights. Deze lichtenlijn is goed zichtbaar, achteruit, op de plaats waar de loods van boord gaat. De te sturen ware koers om in de lichtenlijn te blijven is 120° rw. Deze koers was de kapitein bekend en stond ook in de gebruikte reisvoorbereiding. Helaas is deze reisvoorbereiding bij het onderzoek van de Raad en S.I. niet boven tafel gekomen, ondanks herhaalde verzoeken daartoe.

Ondertussen werd de snelheid van het schip middels de pitch-propeller opgevoerd tot ongeveer 75% van het beschikbare motorvermogen. Dit komt overeen met een snelheid van ongeveer 13 knopen. Om 22.50 uur veranderde de kapitein zelf koers naar 180°, het schip bevond zich toen op de 88° West meridiaan. Tevens ging hij over van BA detailkaart 522 naar BA kaart 959. Het schip had toen ongeveer 2 mijl afgelegd sinds de loods van boord gegaan was. De kapitein bepaalde zijn eerste en enige positie om 23.02 uur en zette deze positie in de kaart. Het schip bevond zich toen op de in de kaart staande koerslijn en ongeveer in het midden van het vaarwater. De kapitein veranderde toen in GPS-positie 17° 14.8' N. en 087° 59.8' W. koers naar 170° op de stuurautomaat, alles volgens de verklaring van de kapitein weer geheel volgens de reisvoorbereiding.

De kapitein voerde het schip en deed de navigatie. De eveneens op de brug aanwezige stagiair liep aan stuurboordzijde van de brug als uitkijk. Van de twee op de brug aanwezige radars stond er slechts één, de stuurboordse, bij op het 6-mijlsbereik, de andere, aan bakboord, stond op stand-by.

In plaats van zich te concentreren op de navigatie hield de kapitein zich bezig met administratieve werkzaamheden en wierp slechts sporadisch een blik op de bijstaande radar. Hij verkeerde in de stellige overtuiging dat alles volledig naar wens verliep.

Helaas was op de GPS-ontvanger geen veiligheidsmarge ingesteld en de kapitein werd dus niet gewaarschuwd voor het dreigende gevaar.

De kapitein was zich er evenmin van bewust dat het rif, dat hij aan zijn stuurboordkant passeerde, zich volledig onder water bevond en dus niet zichtbaar was op de radar. Parallel aan en ten Westen van dit rif ligt een reeks eilandjes die in het Noorden beginnen bij Middle Long Cay en in het Zuiden eindigen bij Southern Long Cay.

Dit laatste eilandje in de reeks heeft hij waarschijnlijk aangezien voor het zich onder water bevindende rif dat er voor en hiervan ten Oosten ligt.

Met deze verklaring is het mogelijk dat de kapitein, die de navigatie voerde ongeveer 1½ tot 2 mijl aan stuurboord van de in de kaart staande koerslijn terecht kon komen zonder dat hij zich dit realiseerde.

Hij had de intentie de Zuidelijke uitstekende punt van het rif op ongeveer 1½ mijl te passeren maar stuurde abusievelijk een koers die hem op 1½ mijl oostelijk van Southern Long Cay voerde.

Om ongeveer 23.40 uur ging de stagiair naar beneden om de nieuwe wacht uit te porren. Hij kon dit niet vanaf de brug doen omdat het telefoonsysteem niet goed werkte.

De kapitein had de intentie om te middernacht, bij het overgeven van de wacht aan de opkomende stuurman, nog een laatste positie te bepalen. Zover mocht het helaas niet komen want om 23.45 uur liep de 'Westerhaven' op het onder water liggende rif ten Oosten van het Southern Long Cay eiland.

Het schip, dat voer met een snelheid van ongeveer 12 tot 13 knopen, lag vrijwel meteen stil en liep door de gronding zware bodemschade op waarbij gelukkigerwijs geen olieverontreiniging plaatsvond.

Na de gronding stopte de kapitein gelijk de hoofdmotor. De positie van de stranding was 17° 05,1' N. en 087° 59,4' W. en het schip is eerst op 18 januari 2009 met behulp van 2 grote en zeer krachtige sleepboten weer vlot getrokken.



Beschouwing

Het schip

De 'Westerhaven' is een onder Nederlandse vlag varend schip dat gemanaged wordt door de Nederlandse rederij Reider Shipping te Winschoten. Het schip is van een Duitse eigenaar en stond ten tijde van de gronding onder commando van een Duitse kapitein. Het schip is gebouwd in het jaar 2000 en heeft een l.o.a. van 127 meter en meet 7541 BRT. De 'Westerhaven' is uitgerust met een motor met een vermogen van 6000 kW en een aantal moderne navigatiemiddelen maar heeft geen elektronische zeekaarten en is niet voorzien van een koers- en/of een roerhoekschrijver. Ook is er geen VDR (Voyage Data Recorder) aan boord. Wel is er een Navtex ontvanger aan boord. Het schip werd ingezet op reizen van Houston, New Orleans, Belize, Santo Tomas de Castillo en Puerto Cortez en voer in charter voor Seaboard Marine.

De kapitein

De kapitein is op 28 november 2008 in Houston aan boord gekomen en heeft daar het commando overgenomen. Hij was ten tijde van het incident bezig met zijn derde zelfde rondreis. De voorgaande reizen waren zonder incidenten verlopen.

De kapitein is in het jaar 1969 voor het eerst als kapitein gaan varen en heeft in 1972 zijn Duitse kapiteins patent verkregen. Hij heeft in de functie van kapitein op talloze schepen gevaren en kan dus als zeer ervaren worden beschouwd. Hij voer op het onder Nederlandse vlag varende schip 'Westerduin' met een tot 2012 geldig vaarbevoegdheidsbewijs van erkenning.

De reisvoorbereiding (RVB)

Volgens de verklaringen van de kapitein heeft hij gevaren volgens de instructies zoals die vermeld waren in de RVB. Ondanks herhaalde verzoeken is deze RVB nooit boven tafel gekomen maar de Raad twijfelt er niet aan dat er iets op papier gestaan moet hebben omdat het schip al geruime tijd Houston en New Orleans in de Verenigde Staten aanliep. In deze havens krijgt ieder schip met enige regelmaat te maken met de inspecties van de United States Coast Guard (USCG). Indien hierbij 'deficiencies' worden gevonden dienen deze gebreken veelal voor vertrek nog in orde te worden gemaakt. Controle of een RVB is opgemaakt die de toets der kritiek kan weerstaan behoort tot de vaste taken van de USCG inspectieteams. De kapitein wist niet dat een goede RVB moet lopen van ligplaats tot ligplaats en dat deze iedere reis opnieuw moet worden opgesteld. Veelal hebben de rederijen hun RVB-voorschriften opgenomen in de ISM-boekwerken, voor een ieder in te zien indien gewenst. Volgens de kapitein van de 'Westerhaven' was de RVB opgemaakt onder zijn voorganger, de auteur was onbekend evenals de productiedatum.

De 'Westerhaven' vertrok op 13 januari 2009 om 21.00 uur onder gezagvoerders orders en loodsaanwijzingen vanuit de haven van Belize naar Santo Tomas de Castillo. Op de brug waren de loods en de kapitein alsmede de (Nederlandse) stagiair die dienst deed als uitkijk. De stagiair kreeg geen andere opdrachten van de kapitein dan uitkijk te lopen omdat hij aangegeven had vermoeid te zijn na een lange werkdag aan dek in de haven van Belize. Er werd uit Belize vertrokken op kaart BA 522. Op deze detailkaart staat de route aangegeven van Belize naar English Cay waar de loods van boord gaat. Nabij English Cay wordt het schip dan opgelijnd in de lichtenlijn en de vertrekkers is dan ongeveer 120° en de af te leggen weg ongeveer 3 mijl vanaf English Cay tot het waypoint waar men om de Zuid moet gaan sturen. Wanneer men in de nabijheid komt van de 88° West meridiaan wordt 170° gestuurd tot aan de parallel van 17° 00' N. Vanaf het waypoint van waar af 170° gestuurd moet worden, gaat men over op BA kaart 959 en hierop blijft men ongeveer in het midden van het vaarwater. De schaal van kaart 959 is voldoende groot om hierop veilig te kunnen navigeren.

De navigatie van de kapitein, die hij geheel zelfstandig voerde zonder daarin de stagiair te betrekken, liet echter veel te wensen over.

Allereerst was de kapitein zich er in het geheel niet van bewust dat de rand van het rif dat hij aan zijn stuurboordskant had, zich geheel onder water bevond. Een dergelijke fout van een ervaren kapitein kan de Raad zich niet of nauwelijks voorstellen en de Raad vraagt zich af hoe de kapitein op beide voorgaande reizen heeft genavigeerd. Volgens de verklaring van de kapitein was toen het zicht wel beter.

De kapitein gebruikte ook de moderne navigatie(hulp-)middelen niet zoals ze bedoeld zijn. Het GPS-scherm gaf slechts de positie weer met snelheid en de grondkoers en behalve de positie van 23.02 uur zette de kapitein verder in het geheel niets in de kaart. Hij meende door van tijd tot tijd een blik op de radar en in de kaart te werpen te voldoen aan de voorwaarden voor een goede en veilige navigatie. Indien hij de posities van de GPS met regelmatige tussenpozen in de kaart had gezet had hij onmiddellijk kunnen zien dat het schip, om wat voor reden dan ook, van de koerslijn af raakte en



waren zijn eigen alarmbellen waarschijnlijk wel gaan rinkelen. Ook stapte de kapitein iedere keer van het licht in de kaartenkamer naar de donkere brug en omgekeerd en was de tijd om zijn ogen te laten wennen aan het licht en de duisternis steeds te kort om alles om hem heen goed te kunnen waarnemen. Er werd geen gebruik gemaakt van waypoints in de GPS-ontvanger en de kapitein wist niet of deze waypoints hierin waren opgeslagen.

Op de bijstaande stuurboordradar stond de clutter ingesteld op automatisch en het bereik op 6 mijl. Het apparaat stond op true motion met Noord boven en werkte goed. De kapitein maakte geen gebruik van de 'Parallel-Index (PI) methode' en de afstandsringen. Ook de EBL (electronic bearing line) werd niet gebruikt en volgens zijn verklaring wist de kapitein niet meer of de trails bijstonden. De bakboordradar stond op stand-by en werd in het geheel niet gebruikt.

Toen het schip omhoog liep, waren de weersomstandigheden niet uitzonderlijk. Het was overdekt en regenachtig en er stond een Oostelijke wind, kracht 5 Bft. Bovendien stond er een NO-lijke stroming. De kapitein heeft zich evenmin gerealiseerd dat zijn schip met een diepgang van 5.10 bij 6.40 meter redelijk hoog op het water lag en ook onder invloed van wind en stroom naar stuurboord zou worden weggezet.

Toen het schip aan de grond liep om 23.45 uur op 13 januari 2009 was de voorliggende koers 172° en het schip lag vrijwel gelijk stil. De kapitein heeft nog wel geprobeerd met behulp van de machine op eigen kracht vrij te manoeuvreren maar dat mocht niet baten. Na een tijdsverloop van ongeveer een uur heeft de kapitein nogmaals geprobeerd het schip van het rif af te manoeuvreren maar ook deze poging was tevergeefs. Hierna werd de rederij in Nederland ingelicht.

De ballasttank- en bunkertanks werden gecontroleerd op lekkage en er werd geen olie lekkage waargenomen. Eerst toen het daglicht werd op 14 januari zag de kapitein dat het rif geheel onder water lag.

De stuurman had berekend dat het schip vlot kon komen bij het eerstvolgende hoogwater als er ongeveer 1700 ton ballast uitgepompt zou worden.

Van de rederij, de verzekering en de lokale autoriteiten werd geen toestemming verkregen te trachten het schip weer van het rif te krijgen met behulp van een kleine lokale sleepboot. De reden hiervoor was ongetwijfeld de angst dat er grote(re) schade zou kunnen ontstaan aan het rif. De koraalriffen rondom Belize vormen één groot natuureservaat. Het gebied is van grote economische waarde voor de toeristenindustrie en op het beschadigen ervan staan hoge gevangenisstraffen en boetes.

Twee dagen na de ramp, op 15 januari 2009, kwam een superintendent van de rederij aan boord. Deze heeft direct de kapitein van zijn functie ontheven. Deze is desondanks aan boord gebleven. Op 16 januari kwam een bergingsinspecteur van Svitzer aan boord. Deze was in gezelschap van een scheepsbouwkundige, een vertegenwoordiger van de verzekeringsmaatschappij en de vaste kapitein van de 'Westerhaven'. De vaste kapitein stond, toen het incident plaatsvond, al gereed om aan boord van het schip de aflokapitein te vervangen.

Op 17 januari 2009 om 12.45 uur arriveerde de sleepboot 'Mariner' bij de 'Westerhaven'. De 'Mariner' heeft een bollard pull van 80 ton bij een vermogen van 7200 BHP (Brake Horse Power). De sleepboot maakte vast aan het achterschip van de 'Westerhaven' en begon voorzichtig te trekken met ongeveer 40% van het beschikbare vermogen.

In de morgen van 18 januari werd om 06.22 uur begonnen met ontballasten. Nadat er 600 tot 700 ton ballast was uitgepompt kwam het schip om 07.40 uur vlot, de diepgang bedroeg toen nog ongeveer 5 meter. Om 08.45 uur arriveerde de sleepboot 'Resolve Pioneer' op de plaats des onheils. De 'Resolve Pioneer' heeft 81.7 ton Bollard Pull en 10000 BHP. Nadat het schip weer dreef, werd de sleepboot 'Mariner' verschift van achter naar voor en de 'Resolve Pioneer' werd op het achterschip vastgemaakt. Om 09.30 uur kwam er een loods aan boord om het schip terug naar de rede van Belize te brengen. Hier kwam de 'Westerhaven' ten anker om 15.50 uur waarna de sleepboten werden bedankt. De 'Westerhaven' werd bij aankomst door de autoriteiten gearresteerd.

Op 20 januari 2009 om 21.00 uur werd het bergingscontract (LOF) afgesloten.

Hoe groot de schade aan het schip was, is niet bij benadering te schatten. De verzekeringsmaatschappij heeft bij verschillende reparatiewerven een offerte gevraagd welke gebaseerd diende te worden op vervanging van een geschatte hoeveelheid staal van 120 ton. Voor een schip met de afmetingen van de 'Westerhaven' is dat een aanzienlijke hoeveelheid.

De kapitein is de mening toegedaan dat de schade aan het schip aanzienlijk beperkter zou zijn geweest als hij zijn plan had kunnen uitvoeren om het schip zo snel mogelijk weer vlot te brengen met behulp van een lokale sleepboot.

In afwachting van de aankomst van de ingehuurd sleepboten verslechterde het weer diverse keren waarbij de wind soms toenam tot kracht 8 Bft. uit Noordelijke tot NO-lijke richting. Tijdens dergelijke storingen nam de deininghoogte, uit eveneens N-lijke richting, toe tot een hoogte van 2 meter waardoor het schip, dat niet volledig geboeid zat, voortdurend met grote kracht op het rif stootte. De Raad deelt echter de mening van de verzekeraars en de rederij dat ten einde de schade aan het



milieu zo beperkt mogelijk te houden het schip op professionele wijze geborgen diende te worden.

Conclusie

De schuld aan de gronding van het motorschip 'Westerhaven' op de koraalriffen nabij Belize ligt, zoals hijzelf ook diverse keren heeft aangegeven, volledig bij de kapitein.

Ondanks zijn langjarige ervaring, waarin hij nooit eerder ernstige schade gevaren heeft, is hij volledig tekortgeschoten in het voeren van een veilige navigatie.

Na het debarkeren van de loods in de nabijheid van English Cay heeft hij zich vrijwel niet serieus met de navigatie van het schip bezig gehouden. Als de kapitein de RVB en de kaarten goed bestudeerd had, zou hij geweten hebben dat het rif waarlangs hij in Zuidelijke richting voer, zich permanent en volledig onder water bevond en zodoende niet zichtbaar was op de radar. De eilandenreeks die ten Westen parallel loopt aan het rif was wel zichtbaar op de radar en zo kon het gebeuren dat de kapitein deze eilandenreeks aanzag voor het rif onder water. De kapitein navigeerde op een ongekend slordige wijze.

Hij maakte vrijwel geen gebruik van de GPS en als hij dat wel deed, gebeurde dat niet op de juiste manier. Hij navigeerde zonder gebruik te maken van waypoints en wist ook niet of deze wel ingevoerd waren. De via de GPS verkregen posities zette hij niet in de kaart, behoudens de positie van 23.02 uur. Er waren geen alarmen ingesteld op de GPS en hij kon dus niet gewaarschuwd worden voor mogelijke, op zijn weg opdoemende, obstakels.

Van de beide beschikbare radars stond er slechts één bij; de clutter van deze radar stond op automatisch en het bereik was 6 mijl. Er werd in het geheel geen gebruik gemaakt van P.I.-lijnen, de EBL, de range rings, de guardzones en de trails.

De kapitein heeft nu en dan slechts een blik op de radar geworpen waarbij hij ongetwijfeld veel last gehad zal hebben van de overgang van licht naar donker en omgekeerd.

Radarpeilingen werden niet genomen.

Ook nam de kapitein geen zichtpeilingen, hij vertrouwde volledig op het goede gevoel dat hij had over de goede voortgang van de reis. Ongelukkigerwijs hield hij zich meer bezig met het verrichten van administratieve handelingen dan met de navigatie en dus de veiligheid van schip, lading en bemanning.

De kapitein heeft ingezien dat hij door zijn onachtzaamheid in de door hem gevoerde navigatie zijn schip, de bemanning en de lading in groot gevaar heeft gebracht. Indien hij met enige regelmaat posities in de kaart had aangetekend had hij gemakkelijk kunnen zien dat zijn schip werd weggezet naar stuurboord en passende maatregelen kunnen nemen. Het niet handelen volgens de regels van ISM en aanverwante publicaties door de kapitein moet, zeker in dit geval, worden aangemerkt als 'slecht zeemanschap'.

Beslissing

De Raad straft de kapitein van de 'Westerhaven', geboren op 25 juni 1940 te Krempdorf (Dld.) en wonende in Barmstedt, Duitsland, wegens zijn schuld aan de scheepsramp, door zijn Nederlandse vaarbevoegdheid van erkenning in te trekken voor een periode van vier weken.

De Raad heeft bij de strafeis rekening gehouden met het feit dat de kapitein door de rederij naar aanleiding van het gebeurde direct is ontslagen. De kapitein heeft aangegeven dat hij zijn loopbaan, mede door de gronding, als geëindigd beschouwd en dat hij niet meer naar zee zal gaan.

Leringen

1. In relatief gevaarlijk vaarwater zorgvuldig navigeren
2. Geen andere werkzaamheden verrichten dan die wachtgerelateerd zijn
3. De positie regelmatig en met korte tussenpozen controleren en deze posities in de kaart zetten
4. Diverse methodes van plaatsbepaling door elkaar gebruiken en de resultaten voortdurend met elkaar vergelijken
5. Optimaal gebruik maken van de mogelijkheden die de moderne (hulp-)middelen bij de navigatie, zoals radar, bieden (P.I.-lijnen, EBL, afstandsringen, alarmeringen etc.)
6. Bekend zijn met de werking, het gebruik en de mogelijkheden die de GPS-ontvanger biedt
7. Altijd gebruik maken van de in de GPS-ontvanger opgeslagen waypoints
8. Ook kapiteins dienen de RVB tot in detail te bestuderen en te controleren

Aanbeveling

Kapiteins die al langere tijd in deze rang varen een opfriscursus zoals bijvoorbeeld BRM (Bridge Resource Management) laten volgen. Hierbij komen veel zwakke punten, waaronder gevaarlijk routinematig handelen, aan de orde. Bij een dergelijke cursus leert een deelnemer niet alleen veel bij, hij leert ook veel dingen af.



Aldus gedaan door mr. U.W. baron Bentinck, voorzitter, A.J. Both, J.F. Jongbloed en H. Reijne, leden, in tegenwoordigheid van 's Raads secretaris mr. D.J. Pimentel, en uitgesproken door de voorzitter U.W. baron Bentinck ter openbare zitting van de Raad van 29 maart 2010.

U.W. Bentinck,
voorzitter

D.J. Pimentel,
secretaris

De uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart zijn te vinden op het Internet: www.overheid.nl > officiële publicaties > uitspraken Raad voor de Scheepvaart