



**UITSpraaknummer 4 van 2013 van het Tuchtcollege voor
de Scheepvaart in de zaak nr. 2013.V1 – Vriesendiep**

Op het verzoek van:

verzoeker

de Minister van Verkeer en Waterstaat, thans de Minister van Infrastructuur
en Milieu, te s' Gravenhage,
gemachtigde : E.J. van Leeuwen,
inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

betrokkene

P.H. B.,
raadsman: F.J. van Wijnen.

1. Het verloop van de procedure

Op 19 februari 2013 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke
behandeling ontvangen van E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart
te Rotterdam, van een zaak tegen betrokkene als kapitein van het
Nederlandse zeeschip Vriesendiep. Bij het verzoek waren 13 bijlagen
gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennis gegeven van het
verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met
bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had
een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is een verweerschrift d.d. 15 mei 2013 ontvangen.



De voorzitter van het Tuchtcollege heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 11 oktober 2013 om 14.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam. Verzoeker en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 11 oktober 2013 achter gesloten deuren. Voor verzoeker is ter zitting verschenen E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman F.J. van Wijnen.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 18 december 2012 omstreeks 01:00 uur is grondde het Nederlandse zeeschip Vriesendiep in Finse wateren. Op dat moment liep betrokkene, kapitein van dit schip, de brugwacht samen met een loods en fungeerde hij als roerganger.

De reisvoorbereiding bestond hoofdzakelijk uit een opsomming van waypoints zonder rekening te houden met de richtlijnen en aanbevelingen zoals die door de IMO zijn vastgelegd.

Betrokkene wordt verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972; Voorschrift 2. Verantwoordelijkheid;
- Zeevaartbemanningwet, artikel 4, lid 3;
- SOLAS Chapter V, Safety of navigation, Regulation 34 Safe navigation and avoidance of dangerous situations;
- STCW, Section A VIII/2, part 2 Voyage planning.



3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft een verweerschrift ingediend en heeft op de zitting verklaard.

Volgens hem is het ongeval het gevolg van een complex van oorzaken, waarbij een menselijke (stuur)fout niet kan worden uitgesloten.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Een schriftelijke verklaring van betrokkene d.d. 12 december 2012 houdt samengevat en zakelijk weergegeven in de Nederlandse taal onder meer het volgende in:

Het schip was bij vertrek uit Valko, Finland geladen met 3500 mt houtpulp en ca. 1500 m³ gezaagd hout. Diepgang voor 5,9 m, achter 6,9 m. Wind ZO 6, zicht goed.

Nadat de loods aan boord was gekomen, is het schip om 00.40 uur vertrokken naar Hamina. Om 00.55 nam de kapitein de handbesturing over van de eerste stuurman; hij volgde de adviezen van de loods. Om 01.00 uur voer het schip de vaargeul in met een snelheid van ca. 6 knopen over de grond. De loods gaf achtereenvolgende koersorders van 150° tot 170° in de richting van de vaargeul. Het schip draaide te snel naar stuurboord, de draai kon niet worden gestopt en het schip raakte de bodem tussen de tweede en derde rode boei in de positie van

060–23,9N/026–16.94O met een kaartdiepte van ca. 3 m, waar de bodem volgens de loods uit stenen bestond.

Om 01.15 uur werd bemerkt dat het schip een slagzij naar stuurboord kreeg tot 10°. Bij peilen werd water waargenomen in de dubbele bodemzijk tanks 3 en 4, die voor vertrek leeg waren. Nadat water in de tegenoverliggende tanks aan bakboord was gepompt, is het schip doorgevaren naar Hamina.

B. Een “Incident report”, van de loods houdt zakelijk weergegeven in de Nederlandse taal onder meer het volgende in:



De gronding heeft zich op 18 december 2012 om 01.00 uur voorgedaan in de Månäs 9,5 meter (diepe) vaargeul na de tweede rode laterale lichtboei aan de Trollholm's zijde, op weg van Valko (Lovisa) naar Hamina. Na het vertrek uit de haven in de baai van Lovisa gaf de eerste stuurman het roer over aan kapitein B.. Op dat moment was de draai naar de Månäs vaargeul al ingezet. De machine stond op halve kracht vooruit. De loods gaf de kapitein tijdens de draai stuurorders in graden: 150, 155, 160, 165, 170. De kapitein kon de draai naar de nieuw opgegeven koers van 170° niet stoppen en de draai ging door, tot 183°. De sterke zo-wind en de onjuiste koers resulteerden erin dat het schip gevaarlijk dicht bij de Trollholm's zijde van de vaargeul kwam. De loods gaf een koers op van 165° en zei dat ze buiten de vaargeul waren. Kennelijk vertraagde de zuiging op de rand van de vaargeul de draai. Nadat het schip weer terug was in de vaargeul bemerkte de loods dat het schip naar stuurboord helde. De bemanning vond geen oliekkages.

C. Een weergave van een "VDR Time Line", kennelijk gemaakt op basis van de voyage data recorder van de Vriesendiep, geeft het volgende aan: tussen 22.56 en 22.57 uur (GMT) werden diverse koersen gestuurd tot 165°; om 22.57 uur nam de kapitein het roer over van de eerste stuurman, terwijl op dat moment 165° werd gestuurd; om 22.57 uur merkte de loods op dat het schip te (veel) naar stuurboord ging en te dicht bij de rode zone kwam; vervolgens gaf de loods een koers op van 170°, wat door de kapitein werd bevestigd; om 22.58 uur draaide het schip naar 177°, gaf de loods 170° op en zei de loods dat het schip buiten de vaargeul was; om 22.58 uur gaf de loods op dat naar bakboord moest worden gestuurd; daarop raakte het schip de bodem, waarna de snelheid over de grond terugliep van 9,1 tot 6,1 knopen.

D. Uit een Survey Statement van Germanischer Lloyd blijkt dat bij duikonderzoek in Hamina werd vastgesteld dat de stuurboordzijde van de scheepsbodem was beschadigd met diverse gaten en scheuren bij de kimkiel aan stuurboord (max. 1 m hoog, 20 cm breed en over 3 m) met lekkages van drie ballastwatertanks.



E. Bij de reisvoorbereiding van het traject Valkom – Hamina was een lijst van waypoints opgesteld met posities, koersen en afstanden tussen de waypoints.

Onder de overgelegde stukken bevindt zich een formulier "Passage Planning" waarop een aantal kaartnummers is vermeld en pagina's uit een Nautical Pilot.

F. In een e-mail van Feederlines BV, de reder/beheerder van de Vriesendiep, staat dat aan het stuurmechanisme van dat schip geen gebreken werden vastgesteld.

G. Het verweerschrift van betrokkene vermeldt – kort samengevat – aanvullend dat hij vanaf de brugvleugel het schip vanaf de kade in het vaarwater heeft gemanoeuvreerd, vrij van een baggerschip, een muur en 10 cm ijs, waarna de besturing werd overgezet naar het stuurhuis van de brug. Na de roerorder van 170° bleef het schip naar stuurboord draaien, waarschijnlijk door bankzuiging en de harde zuidoostelijke wind.

H Betrokkene heeft ter zitting op 11 oktober 2013, samengevat en zakelijk weergegeven, aanvullend onder meer het volgende verklaard:

Ik heb al vele jaren als kapitein gevaren. Op de Vriesendiep voer ik vanaf 1 oktober 2012, ongeveer twaalf weken tot het incident. Ik was al twee maal eerder (met een ander schip) in dat vaargebied geweest. Ik wist dat de vaargeul daar smal was en dat de marge tot de ondiepte aan de westelijke zijde klein was.

De diepgang was 7 m achter. Het achterschip lag één meter dieper dan het voorschip en het schip was dus stuurlastig. Ik heb de diepgang van 7 meter aan de loods opgegeven.

Het schip was niet uitgerust met ECDIS. Er was een GPS en er waren papieren zeekaarten. Ik had een laptop met daarop een elektronische kaart. Het betonde vaarwater stond daar op.



De eerste stuurman had een stabiliteitsberekening gemaakt. De MG was ruim voldoende. Alle lading was onderdeks geladen.

De loods ging er kennelijk vanuit dat ik het vaarwater kende. Ik heb niet met de loods over de manoeuvreereigenschappen van het schip gesproken.

Tijdens het ontmeren heb ik 20 minuten op de brugvleugel buiten gestaan in de ijzige koude.

De eerste stuurman stond aan het roer tot het naderen van de vaargeul. Na tien minuten, vlak voor het draaien naar de vaargeul heb ik het roer overgenomen van de eerste stuurman. Achteraf gezien had ik dat beter niet kunnen doen. Door het overdragen tijdens het draaien heb ik niet alle aandacht gehad voor een goede navigatie. Ik had het roer beter pas kunnen overnemen toen het schip in een rechte lijn in de nauwe vaargeul voer. Ik had nu onvoldoende overzicht.

Er stonden twee radartoestellen bij. Ik keek mee op één daarvan.

Het zicht was goed. Wel was er een sterke stroming en een harde wind. Het schip ging erg dicht langs de boeien, op aanwijzingen van de loods. Ik vond het moeilijk om het schip op koers te houden. Ik voelde dat het schip "tender" stuurde. De kop had de neiging naar stuurboord af te vallen, waarschijnlijk door de wind schuin van bakboord op de kop en de stuurlastigheid. De loods had daarvoor ook gewaarschuwd. Nadat ik het roer had overgenomen ging het schip doordraaien. Ik heb de pitch van de schroef verminderd. Daarna is het schip op de ondiepte geraakt. Ik voelde dat het schip iets geraakt had. Er was ook sprake van zuiging. Het schip ging even later hellen. Twee tanks aan stuurboord bleken te zijn lekgeraakt. Er was schade aan het schip ontstaan.

Bij later onderzoek bleek er aan het stuurmechanisme geen schade te zijn, wel aan de boeg.

Ik kan het verslag van de loods onderschrijven, waarin deze aangeeft dat het schip aan stuurboord te dicht aan de rand van de vaargeul voer. Ik had bij moeten sturen, maar de loods heeft het schip te dicht bij de eerste boei laten komen. Het schip voer met een snelheid van ongeveer 10 knopen (50% van de pitch) en ongeveer 40 m uit de as van de vaargeul.



Er waren geen andere schepen in de buurt waar ik rekening mee moest houden.

Het incident is te wijten aan een samengaan van verschillende factoren, veel wind, grote stroming, zuiging etc. Ook een sturfout van mij valt niet uit te sluiten.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Op grond van de verklaringen van betrokkene en de onder 4 genoemde stukken is in deze zaak het navolgende aannemelijk geworden.

Op 18 december 2012 omstreeks 01.00 uur (locale tijd) is het Nederlandse zeeschip Vriesendiep in de Månäs vaargeul in Finse wateren op een ondiepte geraakt. Betrokkene stuurde op dat moment het schip, onder loodsaanwijzing.

Het schip was niet lang tevoren vertrokken uit de haven van Valko. Bij het ontmeren had betrokkene met het schip gemanoeuvreerd in de koude op de brugvleugel. De besturing was daarna overgezet naar het stuurhuis, waar de eerste stuurman het schip stuurde. Bij het maken van de bocht naar stuurboord, naar de ingang van de nauwe vaargeul, heeft betrokkene het roer overgenomen van de eerste stuurman.

Vlak daarna, nadat de loods een koerswijziging had opgegeven van 165° naar 170° en betrokkene deze koerswijziging uitvoerde, is het schip blijven doordraaien naar stuurboord. Deze beweging werd niet tijdig gestopt. Het schip is aan de westelijke zijde buiten de vaargeul gekomen en heeft daar de stenige ondiepte geraakt. Daarbij ontstonden gaten en scheuren bij de stuurboord kimkiel, waardoor water enige ballasttanks instroomde. Er is geen sprake geweest van waterverontreiniging. Persoonlijke ongelukken hebben zich niet voorgedaan.

Ten aanzien van de reisvoorbereiding is niet gebleken dat deze onvoldoende was.



Er is een route bepaald met waypoints en te varen koersen. Er is kennelijk gekeken naar de (papieren) kaarten en de pilots. Betrokkene heeft de route blijkbaar ook bekeken op zijn eigen elektronische kaart. Hij kende het vaarwater en wist dat het schip door een smalle vaargeul heen moest met ondieptes direct bij de westelijke zijde.

Het lijkt erop dat de door de loods aangegeven wijze van aansturen op en insturen van de nauwe vaargeul te krap is geweest, erg kort om de eerste boei heen. Daardoor moest de draai snel worden gemaakt om goed uit te komen. Deze wijze van varen is echter vooral het beleid van de loods, die bekend moet zijn met de bijzonderheden van het vaarwater ter plaatse.

Aan betrokkene kan worden verweten dat hij tijdens deze draai het roer heeft overgenomen van de eerste stuurman. Door dit ongelukkig gekozen moment was zijn aandacht in de eerste plaats gericht op het sturen zelf en was hij onvoldoende in staat om de aanwijzingen van de loods te controleren en de door deze opgegeven navigatie nauwkeurig te volgen. Hij heeft aldus zijn aandacht niet volledig kunnen richten op de navigatie en heeft niet goed overzicht kunnen houden op de situatie bij het invaren van de vaargeul. Door betrokkene is dit ook erkend. Deze handelwijze was in strijd met de eisen van goede zeemanschap. Of de gronding niet had plaatsgevonden indien betrokkene het roer toen niet had overgenomen, kan niet worden vastgesteld. Aan één en ander doet naar het oordeel van het Tuchtcollege niet af de namens betrokkene aangevoerde omstandigheid dat hij tevoren enige tijd in de vrieskou had gestaan en dat zijn handelen daardoor zou kunnen zijn beïnvloed.

De door de loods als laatste opgegeven koers van 170° was niet onjuist. Blijkens de lijst van waypoints had de vaargeul een strekking van ongeveer 175,5°.

De draai van het schip naar deze nieuwe koers van 170° is niet tijdig gestopt. Betrokkene hoorde als kapitein bekend te zijn met de stuureigenschappen van zijn schip bij iedere beladingstoestand. Hij wist dat de krachtige wind



schuin van bakboord op de kop van het schip stond en hij voelde dat het schip "tender" stuurde. Hij behoorde ook rekening te houden met een squat-effect bij de gegeven waterdiepte onder de kiel en een snelheid van ca. 10 knopen en met een eventuele zuiging nabij de (steile) ondiepte. Aan te nemen valt dat onder de gegeven omstandigheden een menselijke stuurfout bij de gronding een rol heeft gespeeld, doordat betrokkene de draai naar stuurboord te snel heeft willen maken dan wel deze niet tijdig heeft opgevangen. Ook een dergelijke stuurfout nabij een ondiepte is strijdig met de eisen van de goede zeemanschap.

De gronding heeft geleid tot schade aan het schip. Dat een dergelijke gronding en scheepsschade had kunnen leiden tot schade aan de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer, was echter niet denkbeeldig.

Geconcludeerd moet worden dat betrokkene heeft gehandeld in strijd met voorschrift 2 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 en met art. 4 lid 3 Zeevaartbemanningswet.

6. De Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein. Ten aanzien van het overnemen van het roer is het verband met de gronding onvoldoende duidelijk geworden. Door de stuurfout is de veiligheid van het schip met haar lading en de omgeving in gevaar gebracht.

Bij de behandeling is aannemelijk geworden dat betrokkene zich de gronding zeer heeft aangetrokken en dat deze voor betrokkene persoonlijk reeds gedurende langere tijd ernstige gevolgen heeft gehad.



In de hiervoor aangeduide aard en ernst van de gebleken gedragingen en de juistbedoelde persoonlijke omstandigheden vindt het Tuchtcollege aanleiding om een tuchtrechtelijke maatregel achterwege te laten.

7 De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- verklaart de bezwaren voor het overige ongegrond;
- legt betrokkene geen tuchtrechtelijke maatregel op.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, plv. voorzitter, P.J. Lensen, lid en T.S. de Groot, plv. lid, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld, secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 15 november 2013.

E.H.G. Kleingeld
secretaris

A.N. van Zelm van Eldik
plv. voorzitter

verzonden: 15 november 2013

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending van de uitspraak hoger beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60 te 's Gravenhage, Nederland.