



UITSpraak 6 van 2013 van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in de zaak nr. 2012.V6 – Eems Carrier

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

S. S.,
niet verschenen.

1. Het verloop van de procedure

Op 28 november 2012 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Eems Carrier. Bij het verzoek waren 6 bijlagen gevoegd.

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

Op 7 december 2012 heeft de voorzitter van het Tuchtcollege besloten tot het instellen van een vooronderzoek, te verrichten door de secretaris van het Tuchtcollege.



Voor dit vooronderzoek zijn betrokkene en de eerste stuurman opgeroepen om op 8 mei 2013 te verschijnen bij het Tuchtcollege. Deze personen zijn aldaar toen niet verschenen.

Op 23 mei 2013 heeft de vooronderzoeker per e-mail een lijst met vragen in de Engelse taal aan betrokkene toegestuurd. Betrokkene heeft een antwoord op deze vragen gezonden.

Op 20 september 2013 heeft de vooronderzoeker verslag gedaan van het vooronderzoek. Dit verslag is aan verzoeker en – in de Engelse vertaling – aan betrokkene toegezonden.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 11 oktober 2013 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

Verzoeker en – in de Engelse taal, bij aangetekende brief – betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 11 oktober 2013. Voor verzoeker is ter zitting verschenen E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart. Betrokkene is niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 15 september 2012 grondde het Nederlandse zeeschip Eems Carrier in de Vliestroom (Waddenzee). Betrokkene, kapitein van dit schip, stond op het moment van de gronding op de brug. Blijkens diens toelichting ter zitting ligt de kern van het verwijt van de inspecteur in het feit dat betrokkene, ondanks de aanwezige betonning, de grens van de vaargeul heeft overschreden en is vastgelopen en dat betrokkene derhalve slecht moet hebben uitgekeken.



Betrokkene wordt verweten dat hij 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 en Voorschrift 5 Uitkijk;
- Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3;
- STCW, Section A VIII/2, part 3-1 Watchkeeping at Sea, Principles to be observed in keeping a navigational watch.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft aangevoerd dat de boeien in de vaargeul waren verplaatst zonder enige waarschuwing. Daardoor heeft hij met het schip een verkeerde koers gevolgd met de gronding als resultaat.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Een verklaring van betrokkene d.d. 15 september 2012 houdt, samengevat en zakelijk weergegeven in de Nederlandse taal, onder meer het volgende in:

Op 15 september 2012 om 13.10 vertrok de Eems Carrier met een lading zout uit de haven van Harlingen met bestemming zee. Diepgang achter 4,36 m, voor 4,02 m. Het schip wilde via het betonde vaarwater op de Waddenzee naar de Noordzee varen. Er was geen loods aan boord. Er werd gevaren met volle kracht. Na het passeren van de cardinale boei BS 1/IN 2 werd een koers gestuurd van 355°. Het schip liep, een half uur voor laag water, aan de grond in de positie

053-16,72N/005-09,45O. Vlak ervoor had TC Brandaris gewaarschuwd dat het schip buiten de vaargeul was. Er werden geen lekkages of andere schade gevonden. Om 19.00 uur was het schip weer vlot, waarna het voor anker ging. Daarna is het schip onder loodsaanwijzing teruggevaren naar Harlingen.



B. De beantwoording door betrokkene van de hem door de vooronderzoeker gestelde vragen, met vijf door betrokkene bijgevoegde afbeeldingen, houdt, samengevat en zakelijk weergegeven in de Nederlandse taal, onder meer het volgende in:

Op de heenreis naar Harlingen op 14 september 2012 had het schip met een loods gevaren. Betrokkene was voordien nooit naar of van de haven van Harlingen gevaren. Voor de terugreis van Harlingen naar open zee was een voyage plan gemaakt, met waypoints en koerslijnen die in de kaart waren gezet en ingevoerd in het GPS route plan. Er was op die terugreis geen loods aan boord. De Eems Carrier beschikte over een Binnen/Buiten certificaat. Op de brug bevonden zich betrokkene, die navigeerde, het schip stuurde en de voortstuwing en communicatie bediende, alsmede de eerste stuurman die uitkeek, de boeien in de gaten hield, de te sturen koersen opgaf en ook gebruik maakte van de radar. Er voeren daar veel zeiljachten. Betrokkene gebruikte de navigatiekaart en hield visueel uitkijk. Hij maakte aanvullend gebruik van GPS-apparatuur waarin de route Harlingen–Sutton Bridge was ingevoerd. Er werd gevaren met een snelheid van 11 knopen. Het stuurmechanisme aan boord werkte naar behoren.

De loods die het schip terugbracht naar Harlingen maakte kopieën van de elektronische kaart in zijn eigen computer. Bij vergelijking daarvan met de kaart aan boord van het schip blijkt uit de verschillende kaartafbeeldingen dat de boeien (die de vaargeul van de Vliestroom markeerden) in werkelijkheid op een andere positie lagen dan was aangegeven op de kaart aan boord. De boeien waren zonder enige waarschuwing verplaatst. Dat was de reden dat het schip buiten de betonde vaargeul terechtkwam. Volgens de werkelijke positie van de boeien moest na het draaipunt (bij de cardinale boei BS 1/IN 2) een koers worden aangehouden van 003°; volgens de positie van de boeien op de kaart aan boord was dat een koers van 355°. Betrokkene dacht dat de boeien lagen zoals aangegeven op de kaart aan boord en hield een koers aan van 355°.



C. Uit een proces-verbaal van het Maritiem Informatie Knooppunt van de Nederlandse Kustwacht met bijlagen waaronder een incident rapport van de Kustwacht blijkt – kort samengevat – onder meer het navolgende:

Op 15 september 2012 om 13:58 werd door TC Brandaris gemeld dat de Eems Carrier (lengte 84 m, breedte 11 m, diepgang 4,30 m) was vastgelopen. Door de bemanning van de RV 180 is aan boord een blaastest afgenomen. Er bleek geen alcohol in het spel te zijn. Na het uitlopen van de Blauwe Slenk hield de kapitein een koers aan van 355°. Het schip zou zijn weggezet door de stroom en verdaagde aan de grond. Men wachtte op hoog water en het schip zou dan zelf los komen. Er werd een loodsplicht opgelegd om het schip terug te brengen naar Harlingen.

Uit de "target list", waarop bij achtereenvolgende tijdstippen de positie van de Eems Carrier met koers en vaart zijn genoteerd, kan worden afgeleid dat (de GPS-antenne van) het schip zich kort voor de gronding bewoog in de richting van 353°.

Uit de "backtrack" waarop de achtereenvolgende (AIS-)posities van de Eems Carrier in een kaart zijn afgebeeld kan worden afgeleid dat het schip na het aan de zuidelijke zijde invaren van de vaargeul van de Vliestroom op een koers van ca. 355° voer met een snelheid van 11 knopen en dat het schip kort daarna de vaargeul aan de westelijke zijde heeft verlaten, waar het tot stilstand kwam.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Op grond van de verklaringen van betrokkene en het proces-verbaal is in deze zaak het navolgende aannemelijk geworden.

Op 15 september 2012 omstreeks 13.55 uur (lt) is het Nederlandse zeeschip Eems Carrier bij de Vliestroom in de Waddenzee aan de grond gelopen. Betrokkene was kapitein van dit schip en voerde op het moment van de gronding de navigatie.

Het schip was die middag uit Harlingen vertrokken zonder loods aan boord. Het schip beschikte over een Binnen/Buiten certificaat. De dag tevoren was



het schip onder loodsaanwijzing naar Harlingen gevaren. Betrokkene was nooit eerder in Harlingen geweest.

Voorafgaand aan de gronding was bij de reisvoorbereiding kennelijk een routeplan opgesteld met waypoints en te sturen koersen, waarbij gebruik was gemaakt van de kaart en andere nautische gegevens aan boord. Volgens dit plan diende na het passeren van de cardinale boei BS1 /IN2 een koers te worden aangehouden van 355°. De gegevens zijn ingevoerd in de GPS-apparatuur.

Na vertrek uit Harlingen bediende betrokkene het roer en de voortstuwing. Hij navigeerde op zicht en tevens met behulp van de GPS-apparatuur. De eerste stuurman was eveneens op de brug en fungeerde als uitkijk. Hij lette op de boeien, gaf te sturen koersen op en keek op de radar. Het was kennelijk daglicht en goed zicht.

Na het passeren van de boei BS 1 /IN 2 bij de zuidelijke toegang tot de vaargeul van de Vliestroom werd een koers aangehouden van ongeveer 353°. Het schip had een snelheid van ca. 11 knopen. Korte tijd later voer het schip de vaargeul van de Vliestroom aan de westelijke zijde uit, waarna het op een ondiepte aan de grond liep.

Uit de overgelegde kaartbeelden – te weten de papieren kaart aan boord en de door betrokkene toegezonden afbeeldingen van de elektronische kaart aan boord, respectievelijk van de elektronische kaart waarover de loods op de terugweg naar Harlingen beschikte – blijkt dat de positie van een aantal boeien verschilt. Op de kaarten aan boord bevindt de boei BS 1 /IN 2 zich op een noordelijker en tevens oostelijker positie dan op de kaart van de loods. Ook de positie van de groene tonnen waarmee de westelijke zijde van de vaargeul werd gemarkeerd is op de kaarten aan boord anders dan op de kaart van de loods.

De vaargeul van de Vliestroom bevindt zich volgens alle kaarten wel op dezelfde plaats met inbegrip van de westelijke zijde van die vaargeul. Op alle kaarten bevinden zich aan die westelijke zijde enige groene boeien.

Het Tuchtcollege gaat er – met betrokkene – vanuit dat de kaart van de loods de werkelijke positie van de boeien aangaf. Dat betekent dat het



kaartmateriaal aan boord van de Eems Carrier verouderd was. Het is de verantwoordelijkheid van het schip ervoor te zorgen dat de informatie aan boord up to date is. Zeker voor een reis via een complex vaarwater als de Waddenzee is dit van cruciaal belang.

Blijkbaar heeft betrokkene op de heenreis naar Harlingen op de dag tevoren niet opgemerkt dat de betonning zoals aangegeven op de kaarten aan boord niet met de werkelijkheid overeenstemde.

Betrokkene voer met volle kracht en afgaand tij dus met de stroom mee naar de toegang van de vaargeul. Hij is er blijkbaar zonder meer vanuit gegaan dat de zich bij de vaargeul bevindende betonning op de plaats lag zoals aangegeven op de kaarten aan boord en dat hij op grond daarvan na het passeren van de boei

BS 1/IN 2 op een koers van 355° veilig door de vaargeul kon varen.

Betrokkene is geheel afgegaan op de kaartpositie van die ton, die op zijn kaart op een andere positie lag dan in werkelijkheid.

De kern van het verwijt dat verzoeker betrokkene maakt is echter gelegen in het volgende. Bij zijn navigatie heeft betrokkene kennelijk geen acht geslagen op de groene tonnen die (ongeveer) de westelijke zijde van de vaargeul aangaven. Onder de gegeven omstandigheden van daglicht en goed zicht had betrokkene – die vooral op zicht navigeerde – tijdig kunnen en moeten bemerken dat hij de groene tonnenlijn overging en daardoor de vaargeul aan de westelijke zijde uitvoer (vgl. de derde afbeelding bij de antwoorden van betrokkene).

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene aldus bij zijn navigatie onvoldoende oplettend is geweest. De gemaakte navigatiefout en de gronding daarna hadden potentieel ernstige gevolgen kunnen hebben, welke gelukkig zijn uitgebleven.

Geconcludeerd moet worden dat betrokkene geen goede uitkijk heeft gehouden met gebruikmaking van alle aanwezige middelen en dat daardoor



de gronding niet is voorkomen. Daarmee is gehandeld in strijd met art. 1.04 van het ter plaatse geldende Binnenvaartpolitiereglement (alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap geboden zijn), inhoudelijk grotendeels overeenkomend met voorschrift 2 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Ook levert dit overtreding op van art. 4 lid 3 Zeevaartbemanningswet. Betrokkene heeft tevens niet gehandeld volgens het bepaalde in de STCW-code Section A-VIII/2 Part 3-1 art. 13 dat verplicht tot het houden van goede uitkijk overeenkomstig voorschrift 5 van het hiervoor genoemde verdrag.

6. De Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met een gronding van het schip als gevolg en waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar is gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Gelet op de omstandigheden van het geval, waaronder de omstandigheid dat schadelijke gevolgen van de gronding zijn uitgebleven ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid geheel voorwaardelijk wordt opgelegd.

7 De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van één maand;



- bepaalt dat deze schorsing niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, welke het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, plv. voorzitter, L.J. Lensen lid en T.S. de Groot, plv. lid, in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als plv. 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.