



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 8 MAART 2017 (NR. 1 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2016.V5–SCHELDEGRACHT**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde : ing. M. Schipper,
inspecteur van de Inspectie Leefomgeving en Transport/Scheepvaart,

tegen

T. G.,
betrokkene,
raadsman: dhr. M. Starmans.

1. Het verloop van de procedure

Op 4 juli 2016 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur van de ILT/Scheepvaart, gericht tegen betrokkene als wachtdoende derde stuurman van het Nederlandse zeeschip Scheldegracht. Bij het verzoek waren dertien bijlagen gevoegd.

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

Op 5 augustus 2016 is van betrokkene een e-mail ontvangen met bijgevoegd een verklaring van hem.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 25 januari 2017 om 11:00 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 25 januari 2017. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur van de ILT/ Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 19 december 2015 (in het verzoekschrift is abusievelijk vermeld: 2016) is het Nederlandse zeeschip Scheldegracht aan de grond gelopen in de Langelandsbaelt in Denemarken. Betrokkene was op het moment van de gronding wachtdoend officier.

Voorafgaand aan de gronding is betrokkene naar stuurboord afgeweken van de koerslijn teneinde een ander schip op te lopen. Betrokkene heeft zich onvoldoende rekenschap gegeven van één of meer van de volgende factoren en zichzelf daarmee de kans ontnomen om een zekere gronding te voorkomen: de actuele vaarwegdiepte op de nieuwe koers, de diepgang + de mogelijkheid van extra inzinking door verminderde UKC [Under Keel Clearance], de exacte positie van het schip tussen de koerswijziging en de gronding.

Betrokkene wordt verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap als bedoeld in art. 55a van de Wet zeevarenden.



3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft aangevoerd dat hij achteraf gezien de inhaalmanoeuvre later had moeten inzetten om de ondiepte te vermijden en dat dit een factor was die hij heeft onderschat.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Een Statement of Facts (bijlage 10 van het verzoekschrift, p. 24) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer in als verklaring van de kapitein:

Het schip was op 18 december 2015 vertrokken uit Rauma, Finland en was op weg naar Skagen [Denemarken] om te bunkeren en vandaar naar de Eemshaven in Nederland. Bij vertrek was de diepgang voor 8,70 m. en achter 9,70 m. Omdat de diepgang minder was dan 10 m. zou in het zuidelijk deel van Storebelt route H worden gevolgd.

Op de avond van 19 december 2016 was betrokkene als derde officier van 20.00 tot 24.00 uur (boordtijd = UTC+2) op wacht op de brug. Een matroos was als uitkijk op de brug aanwezig. Er werd met volle kracht vooruit gevaren, met een snelheid van ca. 17 knopen, in de wetenschap dat er mogelijk snelheid zou moeten worden verminderd indien het schip in ondiep water zou komen.

Omstreeks 23:12 uur werd de positie bepaald. Betrokkene besloot toen een ander schip, de St Pauli, te gaan inhalen, aan haar stuurboordzijde. De koers is wat gewijzigd naar stuurboord om dat schip op veilige afstand te passeren. Vanwege een verminderde UKC werd de snelheid verlaagd tot ca. 15 knopen. Op zeker moment werd het betrokkene duidelijk dat er onvoldoende tijd/ruimte was om de oploopmanoeuvre te voltooien en besloot hij om de snelheid snel te minderen en de koers te wijzigen naar bakboord, teneinde de St Pauli voor de Scheldegracht uit te laten varen.

Om 23:23 uur werd een sterke trilling gevoeld, de snelheid liep snel terug en om 23:25 uur was het schip geheel tot stilstand gekomen.



De ballasttanks werden gepeild. Er werd geen ingestroomd water vastgesteld. De boegschroefruimte werd droog bevonden.

B. Een Statement of Facts (bijlage 11 van het verzoekschrift, p. 25) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer in als verklaring van matroos J. M.:

Om 22:00 uur boordtijd begon zijn wacht als uitkijk op de brug. Omstreeks 23:00 uur nam hij een ander schip waar, iets over bakboord. De derde stuurman zei dat hij dat schip wilde inhalen. Miguel zag dat de afstand tot dat schip kleiner werd. Omstreeks 23:15 uur zag hij dat de derde stuurman koers wijzigde naar stuurboord. Omstreeks 23:22 uur voelde hij dat het schip schudde. Het andere schip zag hij steeds wat vóór hem over bakboord.

C. Op een kopie van de aan boord van de Scheldegracht gebruikte zeekaart van het betreffende gebied (bijlage 8 van het verzoekschrift, p. 21) is te zien dat om 23:12 en om 23:27 uur de positie van het schip in de kaart werd gezet.

Om 23:12 uur bevond het schip zich goed in de aangegeven route H in de baan voor noordgaand verkeer. Om 23:27 lag het schip ten oosten van die route, binnen de op de kaart aangegeven 10 m-lijn.

D. Op een door de Deense autoriteiten verstrekte kaart met de AIS-track van de Scheldegracht (bijlage 7 van het verzoekschrift, p. 20) is de door dit schip afgelegde vaarweg afgebeeld. Te zien is dat het schip omstreeks 22:13 uur (CET = UTC+1) de koers wat naar stuurboord heeft verlegd en ongeveer op die nieuwe koers is doorgevaren tot de positie waarop het schip stil kwam te liggen (op eenzelfde positie als aangegeven op de hiervoor bedoelde zeekaart om 23:27 uur).



E. In de "Notice of Detention" van de Deense autoriteiten (bijlage 4 bij het verzoekschrift, p. 13/14) is vermeld dat de positie waarop de Scheldegracht aan de grond is gelopen zich bevindt in de Langelandsbaelt.

F. Betrokkene heeft ter zitting – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

Op 19 december 2015 om 20:00 uur (boordtijd, UTC +2) was betrokkene – derde stuurman aan boord van de Scheldegracht – op wacht op de brug gekomen. Bij het op wacht komen had de eerste stuurman hem gezegd dat het schip de noordgaande baan van route H moest volgen, een sub-verkeersscheidingsstelsel voor schepen met een diepgang van minder dan 10 m. Dat heeft betrokkene gedaan. Het schip voer met een snelheid van ongeveer 17 knopen.

Naast betrokkene was er die avond ook een matroos (Miguel) op de brug als uitkijk.

Het was rustig weer met een zwakke wind, een kalme zee en het was een beetje regenachtig. Betrokkene had geen last van het weer en evenmin van een getijdestroom.

Betrokkene heeft diverse posities van de Scheldegracht op de kaart gezet, aan de hand van de GPS-informatie op de brug. De uitkijk zag op zeker moment vóór de Scheldegracht een ander schip varen, de St Pauli, eveneens in noordelijke richting. Betrokkene besloot de St Pauli in te halen en wel aan de stuurboordzijde van dat schip. Daartoe heeft hij wat naar stuurboord gekoerst.

Betrokkene heeft op zeker moment ook snelheid verminderd vanwege trillingen in het schip door een verminderde onder keel clearance.

Betrokkene heeft de inhaalmanoeuvre na enige tijd afgebroken omdat deze niet opschoot. Hij wilde terugkeren naar route H en dus terug naar bakboord. Vervolgens bleek dat het schip aan de grond liep. De positie van de gronding waarop het schip stil kwam te liggen is ook in de kaart gezet. De ondiepte



oostelijk van route H was op de kaart aangegeven. Er was onder meer een 10 m-lijn voor de waterdiepte ingetekend.

Er is na de gronding gepeild in de ballast-tanken en er is gekeken in de boegschroefruimte. Er waren geen tekenen van water en van lekkages. Er is geen schade aan het schip geconstateerd.

Het schip is wel aangehouden door de Deense autoriteiten maar later, na verder onderzoek, weer vrijgegeven. Er is assistentie verleend door een sleepboot. Het schip kon zijn weg vervolgen. Er zijn geen persoonlijke ongelukken gebeurd. Er is geen milieuschade geconstateerd.

Bij de reisvoorbereiding was bekeken hoe het vaargebied in Denemarken doorkruist moest worden. In de reisvoorbereiding was opgenomen om route H te volgen. Betrokkene heeft ook op de kaart gezien dat er een reden was om route H te volgen, namelijk vanwege de aanwezige ondieptes.

De diepgang van het schip was na het laden in Finland niet meer gecontroleerd.

Er zijn op het schip geen meters aanwezig om de diepgang op afstand af te lezen. Aan boord is alleen door middel van het echolood te zien hoeveel water er onder het schip is en of zich daar ondieptes bevinden. De diepgang wordt op dit schip vastgesteld door het aflezen van de diepgangsmarken op de romp bij voor- en achterschip en midscheeps.

Betrokkene heeft de positie van het schip niet bepaald op het moment dat hij naar stuurboord ging. Hij was zich wel bewust van de situatie, met name van de ondieptes aan stuurboord en hij heeft bij het naar stuurboord gaan op de papieren kaart gekeken. Er was geen elektronische kaart. Er was geen ECDIS op de brug en dus ook geen daaraan gekoppeld akoestisch alarm voor ondieptes of een systeem waarmee via de ECDIS veilige dieptes visueel konden worden ingesteld.



Er was wel een echolood op de brug. Er was een alarm op het echolood en dat stond ook ingeschakeld, maar hij weet niet op welke diepte het alarm dan was ingesteld. Hij zegt geen alarm te hebben gehoord.

Er stond ook een radar bij, maar daarop was geen kaart of videomap afgebeeld. Wel werden daarop de AIS-gegevens van andere schepen gepresenteerd. Op de radar is niet te zien welke ondieptes er zijn. Het snelheidsverschil tussen beide schepen was ongeveer 5–6 mijl per uur. De afstand tussen de twee schepen kon betrokkene aflezen op de radar.

Voordat hij naar stuurboord ging, heeft betrokkene gekeken wat de marges waren. Hij heeft zich gefocust op het andere schip, de St Pauli en speciaal op een veilige passeerafstand aan de stuurboordzijde van dat schip. Dat was voor hem een halve mijl. Hij heeft daardoor minder aandacht gegeven aan andere middelen van navigatie. Betrokkene zegt dat hij kennelijk de schaal op de kaart verkeerd heeft geïnterpreteerd.

Betrokkene had in eerste instantie overwogen om de St Pauli aan haar bakboordzijde voorbij te lopen. Maar uiteindelijk leek hem dat geen goed plan omdat hij in een verkeersscheidingsstelsel zat. Er was geen andere vaart, met name geen tegemoetkomende vaart.

Bij het overdragen van de wacht was aan betrokkene in het kort aangegeven dat hij de huidige koers moest blijven volgen, met dezelfde snelheid. Het weer had verder geen invloed; dat was goed. Hij moest route H volgen. Er zijn geen verdere opmerkingen gemaakt. Over het steeds blijven doorvaren met een bepaalde snelheid is verder niets gezegd.

Betrokkene heeft gewoon verder gevaren met dezelfde snelheid. Hij heeft op zeker moment snelheid verminderd tot 15 knopen, toen hij trillingen in het schip voelde. Het leek erop dat te weinig ruimte onder de kiel was. Het schip reageerde toen wel. Het schip zat niet meteen vast.

Betrokkene zegt dat hij achteraf gezien eigenlijk achter de St Pauli had moeten blijven en niet had moeten proberen dat schip in te halen. Destijds



had betrokkene het idee dat hij goed handelde. Hij heeft veel van het incident geleerd. Hij was vooral bezig met een veilige passeerafstand. Hij was zich wel bewust van de dieptes en ondieptes maar hij was zich er niet echt van bewust hoe ver hij afweek van route H. Hij had de situatie van te voren beter moeten analyseren en had zijn positie beter moeten bepalen. Via de GPS kon hij – al dan niet in combinatie met radarafstandsbepalingen – zijn positie aflezen en ook zijn afwijking van route H. Hij heeft uiteindelijk circa één mijl naast route H gevaren. Hij heeft geen gebruik gemaakt van de parallel index techniek. Dat was ook niet meegenomen in de reisvoorbereiding.

Betrokkene verklaart dat zijn werkgever hem vanwege de gronding al een sanctie heeft opgelegd. Hij is voor twee maanden teruggezet in rang, van derde stuurman naar leerling. Daarna is hij bij dezelfde rederij weer als derde stuurman gaan varen. Dat doet hij nu nog steeds.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Op grond van de hiervoor weergegeven verklaringen en stukken is het navolgende aannemelijk geworden.

Op 19 december 2015 omstreeks 23:27 uur (UTC + 2) is het Nederlandse zeeschip Scheldegracht op de Langelandsbaelt in Denemarken op een ondiepte aan de grond gelopen. Betrokkene was op het moment van de gronding de wachtdoende officier op de brug. Hij was om 20:00 uur op wacht gekomen.

Op de brug van de Scheldegracht waren beschikbaar: de zeekaart van het betreffende gebied, een radar waarop de echo's van andere schepen met hun AIS-gegevens waren te zien, een toestel dat de GPS-positie aangaf en een echolood waarop de waterdiepte onder het schip kon worden afgelezen. Er was geen ECDIS met een elektronische kaart aanwezig.



Het schip had enige tijd route H gevolgd in de baan voor noordgaand verkeer.

Vóór de Scheldegracht uit en in dezelfde richting voer een ander schip, de St Pauli. Het snelheidsverschil bedroeg ongeveer 5–6 knopen. Betrokkene besloot de St Pauli te gaan inhalen aan haar stuurboordzijde en wilde dat schip op een veilige afstand voorbijlopen. Daartoe heeft hij omstreeks 23:13 uur de koers wat verlegd naar stuurboord. Kort tevoren, om 23:12 uur, had hij zijn GPS-positie in de kaart gezet. Het schip voer toen nog goed in de Route H. Op de kaart was te zien dat zich aan zijn oostelijke, stuurboordzijde ondieper water bevond, onder meer aangegeven met een 10 m-lijn.

Betrokkene is na de koerswijziging naar stuurboord op ongeveer dezelfde koers blijven varen. Betrokkene voelde op enig moment dat het schip ging trillen, kennelijk door een verminderde UKC (squat-effect). Hij heeft toen wat snelheid verminderd. Hij besloot de inhaalmanoeuvre af te breken en wilde terugkoersen naar bakboord, naar route H. Dat is echter niet meer gebeurd, doordat het schip kort daarna aan de grond liep en stil kwam te liggen. De positie van de gronding bevond zich binnen de 10 m-lijn.

Na het op wacht komen diende betrokkene de positie en koers van het schip voldoende frequent te controleren met behulp van de aanwezige apparatuur (radar, GPS, echolood) en de zeekaart. Daarbij hoorde ook de controle op te verwachten waterdieptes en ondieptes. Dat was temeer het geval vóór en na het verlaten van de verkeersbaan van route H en het inzetten van de koerswijziging naar stuurboord.

Betrokkene kende de diepgang van het schip bij het vertrek uit Finland, de dag tevoren, te weten achter 9,70 m. Uit de zeekaart bleek dat de dwarsafstand tussen route H en de 10 m-lijn aan stuurboord minder was dan één mijl, slechts ongeveer 0,8 mijl. Het was derhalve riskant om aldaar de koers naar stuurboord te wijzigen en route H te verlaten. Door op die nieuwe koers te blijven doorvaren stevende het schip op de ondiepte af. Betrokkene heeft zich daarvan duidelijk onvoldoende rekenschap gegeven en had



klaarblijkelijk geen goed beeld van de eigen positie, de nabijheid van ondiep water en het gevaar van de door hem gevolgde vaarwijze.

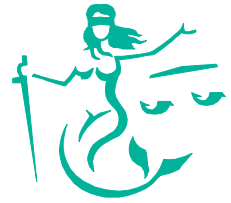
Aan te nemen valt dat betrokkene door een goed gebruik van de voor de navigatie beschikbare middelen tijdig had kunnen opmerken dat het schip na de koerswijziging naar stuurboord al snel zou terechtkomen in het gebied met voor het schip onvoldoende waterdiepte. De gronding had kunnen worden voorkomen.

Geconcludeerd moet worden dat betrokkene vóór en na de koerswijziging naar stuurboord geen goed gebruik heeft gemaakt van alle aanwezige navigatiemiddelen en dat hij daardoor de gronding niet heeft voorkomen. Daarmee heeft hij gehandeld in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip met haar lading, het milieu en het scheepvaartverkeer. Dit levert overtreding op van de artikelen 4 lid 4 en 55a van de Wet zeevarenden.

6. De Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als officier van de wacht, met een gronding van het schip als gevolg. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier van de wacht betaamt, 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 zou een schorsing van de vaarbevoegdheid op zijn plaats zijn. In de omstandigheden dat aan betrokkene door zijn werkgever al een disciplinaire straf is opgelegd, bestaande in het terugzetten in rang voor de duur van twee maanden, dat betrokkene er blijk van heeft gegeven zijn fout in te zien en tenslotte de jeugdige leeftijd van betrokkene ten tijde van het incident, ziet het Tuchtcollege aanleiding om in dit geval het opleggen van een tuchtmaatregel achterwege te laten.



7 De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- bepaalt dat aan betrokkene geen tuchtmaatregel wordt opgelegd.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, E.R. Ballieux en R.J. Gutteling, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 8 maart 2017.

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.H.G. Kleingeld
secretaris

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.