



**UITSpraak 6 van 2015 van het Tuchtcollege voor de
Scheepvaart in de zaak nummer 2015.V7-ASTRID**

Op het verzoek van:

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

tegen

P. J. de K.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 24 juli 2015 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Astrid. Bij het verzoekschrift waren vijf bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) 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.

Op 2 september 2015 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 23 oktober 2015 om 10.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene, zowel bij aangetekende brief als per gewone post, zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 23 oktober 2015. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is eveneens verschenen.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 24 juli 2013 omstreeks 10:50 uur UTC liep het Nederlandse zeilpassagierschip Astrid op de rotsen van de Ierse kust nabij Oysterhaven. Het schip voer voorafgaand aan de stranding deels onder zeil maar met gebruikmaking van de mechanische voortstuwing in zuidwestelijke richting. Het schip bevond zich daarbij aan lager wal met een harde wind windkracht 6 uit zuidelijke richting. Nadat zowel de hoofdmotor als de hulpwerktuigen plotseling uitvielen, bleek het niet meer mogelijk om op zeil vrij te varen van de lage wal. Het schip strandde op de rotsen met 30 opvarenden. Allen konden worden gered, niemand raakte gewond maar de Astrid zonk ter plaatse.

Betrokkene was kapitein, tevens eigenaar van de Astrid en op het moment van de gronding als enige verantwoordelijk voor het schip, de opvarenden, de gevaren koers en alle overige omstandigheden rond de gronding en het vergaan van het schip.

Betrokkene wordt verweten dat hij met het schip een koers gevaren heeft die voor een zeilschip als zodanig als onveilig beschouwd kan worden, namelijk met harde wind, op halfwindse koers op slechts 300 meter uit de lage wal en met kennelijk onvoldoende zeilvoering. Hij heeft het schip door het



oneigenlijk gebruik maken van de mechanische voortstuwingsmiddelen in deze situatie gebracht zonder zich voldoende rekenschap te geven van het feit dat er mogelijk onvoldoende mogelijkheid was om het schip alleen op zeil vrij te varen van de rotsen.

Daarnaast wordt betrokkene verweten geen gebruik te hebben gemaakt van zijn ankers in een poging om de gronding te voorkomen.

Het verzoek is gebaseerd op artikel 55a van de Wet zeevarenden.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – het volgende aangevoerd. Hij is eerst tegen de wind in op de motor de baai uitgevaren. Toen het schip vrij was van de kust is hij stuurboord uitgegaan en een zuidwestelijke koers gaan varen, zodat ze een aantal langszeilen bij konden zetten. Na enige minuten viel de hoofdmotor stil en stopte ook de generator ermee. Hij heeft besloten om met alle langszeilen zeilend weg te komen. Alle langszeilen zijn gezet. De bedoeling was om overstag te gaan en van de rotsen weg te zeilen. De snelheid van 2 knopen was echter niet voldoende voor een overstagmanoeuvre. Hij heeft toen overwogen om de ankers te laten vallen maar dat niet gedaan omdat hij dacht dat andere schepen hem wel zouden helpen. Op dat moment was er een grote rib verschenen met een motorvermogen van 90 pk. Hij heeft de schipper van de rib gevraagd of deze zijn kop door de wind kon duwen. De rib voer wel naar voren, maar duwde de kop niet om. Daarna wilde de rib hem wel wegtrekken, maar ook dat is niet gebeurd. Ook door andere schepen in de buurt werd geen hulp geboden. Door de ontstane vertraging was het schip zo dicht bij de rotsen gekomen dat van ankeren geen sprake meer kon zijn. Toen heeft hij besloten om voor de opvarenden te zorgen en het schip te verlaten. Hij heeft gedaan wat hij kon op dat moment en volgens goed zeemanschap gehandeld zodat niemand gewond is geraakt of erger is overkomen.



4. De beoordeling van het verzoek

A. In het verzoekschrift is onder meer het volgende vermeld, wat niet is tegengesproken door betrokkene.

(1). De Astrid was een zeilpassagiersschip; het schip was voldoende bemand en had een geldig Certificate of Seaworthiness. In de visie van de ILT was een Internationaal veiligheidscertificaat niet nodig en was voorts de mechanische voortstuwingsinstallatie bedoeld voor situaties waarin gebrek aan wind is, voor het in- en uitvaren van havens en voor het vermijden van gevaarlijke situaties; deze installatie wordt beschouwd als extra veiligheid.

(2). Het uitvallen van de hoofdmotor en hulpmotoren wordt gerelateerd aan een incident op 13 juli 2013. Er is toen ongeveer 1000 l zoet water in één van de vier brandstofbunkertanks geladen. Deze tank is vervolgens geïsoleerd van de andere tanks, gelegeerd en schoongemaakt; de dagtanks, toevoerleidingen, filters etc. zijn schoongemaakt. Niettemin is het uitvallen van de motoren op 24 juli 2013 te wijten aan grote hoeveelheden zoet water in de brandstof. Hoe dat is gebeurd, is niet onderzocht.

B. Uit de kapiteinsverklaring (bijlage 2 bij het verzoekschrift) en het verweerschrift van betrokkene blijken voorts de volgende, niet omstreden feiten.

Op 24 juli 2013 zou de Astrid als vlaggenschip van een klein konvooi van de ankerpositie in de baai van Oysterhaven via zee naar Kinsale aan de volgende baai varen, een afstand van ca. 5 mijl. Het schip is 's-morgens klaargemaakt voor zee, inclusief machinekamer check; er waren geen bijzonderheden. Het anker is opgehaald en het schip is op de motor op halve kracht de baai uitgevaren. Er stond een zuidelijke wind kracht 5–6 Bft.; de zee was aanschietsend uit het zuiden met een golfhoogte van 2–3 m en er stond een stroom uit het zuiden van ca. 2 mijl per uur. Het zicht was goed.

C. Uit een in het verzoekschrift opgenomen kopie van een zeekaart (p. 3) en een kaart met daarop een aantal door Marinetraffic.com vastgelegde



(AIS)posities met koers en vaart en de door het schip gevolgde route (bijlage 4 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende.

Het schip is op een zuidelijke koers de baai uitgevaren. In de monding van de baai is naar stuurboord gegaan (vanaf 10:35 uur) en is een ongeveer zuidwestelijke koers gevolgd. Het schip voer daarbij tussen de Ierse kust en de Sovereign Islands. Om naar Kinsdale te gaan, zou het schip om een kaap in het westen heen moeten varen.

Omstreeks 10:47 uur voer het schip op een koers van 242° en met een snelheid van 2,1 knopen. Kort daarna is het schip in noordwestelijke richting gegaan (303°), in de richting van de kust.

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

De Astrid was een als brik getuigde tweemaster, met razeilen en langsscheepse zeilen. Lengte ca. 42 m. Ik was kapitein. Aan boord waren verder vier vaste bemanningsleden en 24 trainees als passagiers.

De motor viel uit toen we tussen de Sovereign Islands en de kust zaten. Het was een 350 pk dieselmotor; dat vermogen zeker was groot genoeg om van Oysterhaven de baai uit naar Kinsdale aan de volgende baai te varen en de motor was in goede staat en deed het altijd. Het was niet onveilig om met de motor te varen. Het idee dat de motor alleen mag worden gebruikt als hulpmotor, beschouw ik als kolder. Die ochtend was ik overgeschakeld op het gebruik van brandstof uit een andere tank dan die waar eerder 1000 l water in was gegaan.

Ik werd door de situatie op zee – wind, zeegang en stroom – niet verrast. Ik had de reis wel degelijk behoorlijk voorbereid. Toen de motor ermee ophield hadden we hoogstens twee mijl gevaren. Tot dan toe was de reis volgens plan verlopen. Ik was me ervan bewust dat ik afhankelijk was van het goed functioneren van de motor. Alles kan kapot gaan. Dat de motor zou stoppen, daar reken je niet op. Ik vond het goed weer om zo te varen. Ik neem echt geen risico's met zoveel mensen aan boord.

Toen we na het verlaten van de baai op een zuidwestelijke koers gingen varen, heb ik drie langszeilen gehesen. Direct na het uitvallen van de motor



is ook de spanker (brikzeil, bezaan) gehesen. We voeren toen op een afstand tussen 100 en 300 m uit de kust, zeg 200 m. We werden door de golven en de zeegang snel in de richting van de kust gedreven. Onze snelheid van twee knopen was onvoldoende om overstag te gaan. We hadden uiteindelijk alle langsscheepse zeilen gehesen.

De twee ankers op het voorschip waren valklaar. Ik weet niet precies hoe diep het water daar was; 20 meter? Ik weet niet wat de ondergrond daar was. Ik weet niet of het uitbrengen van de ankers tijdig zou hebben geholpen.

Omdat ook de hulpmotoren waren uitgevallen en dus de elektriciteit, zou ik de ankers niet meer kunnen inhieuwen; dat speelde wel door mijn hoofd.

De hulp van de grote rib bij het omzetten van onze kop ging verkeerd. Eerst wilde hij niet duwen omdat hij bang was voor schade, daarna ging het moeizaam met het overnemen van een lijn om te trekken; hij wilde meer lijn, die is toen van de bolders losgemaakt; daarop ging de rib met veel kracht weg en nam hij de lijn mee. Dat alles heeft veel tijd gekost. Ook van anderen kreeg ik geen hulp, terwijl ze me zeker hadden kunnen helpen. In Nederland zou dat zeker anders zijn geweest. Toen heb ik besloten tot verlaten schip. Dat is heel goed verlopen.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaring van betrokkene is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op 24 juli 2013 omstreeks 11:00 uur UTC is het Nederlandse zeezeilschip Astrid gestrand op de rotsen van de Zuid-Ierse kust. Het schip was vertrokken van een ankerplaats in de baai van Oysterhaven en zou via zee naar de volgende, in het westen gelegen baai van Kinsdale varen. Betrokkene was kapitein en als enige verantwoordelijk voor de navigatie. Behalve vier vaste bemanningsleden, bevonden zich 24 'trainees' als passagier aan boord.



Het schip is uitsluitend op de motor (350 pk) op een zuidelijke koers de baai van Oysterhaven uitgevaren, recht in tegen de krachtige zuidelijke wind van 5 tot 6 Bft., tegen de zee met golven van 2 tot 3 m hoog en tegen de stroom van 2 knopen.

In de monding van de baai heeft het schip haar koers verlegd naar stuurboord, tot een ongeveer zuidwestelijke koers. Er zijn drie langszeilen gezet. Het schip voer met een snelheid van ca. 2 knopen. Toen het schip zich bevond tussen de lage wal van de Ierse kust en de Sovereign Islands viel de motor uit. De afstand tot de kust was toen tussen 100 en 300 m. Er zijn nog drie langszeilen gezet, waaronder het achterste zeil. De bedoeling van betrokkene was om overstag te gaan en zeilend van de rotsen weg te komen. Het schip had echter onvoldoende snelheid voor een overstagmanoeuvre. Onder invloed van zee, stroom en wind ging het schip snel in de richting van de kust. Er zijn geen ankers gepresenteerd. Er is hulp gevraagd aan andere schepen in de buurt om de kop van het schip door de wind te krijgen, in het bijzonder aan een grote rib met voldoende motorvermogen. Doeltreffende hulp is echter niet verleend. Toen het schip vlakbij de rotsen was, hebben de opvarenden het schip verlaten. Niemand is omgekomen of gewond geraakt. De Astrid is op de rotsen gelopen en gezonken.

B. (1) Het komt het Tuchtcollege voor dat het gebruik van de motor om de baai uit te varen en om aldus het zeilschip in feite te gebruiken als motorschip een gebruikelijke handelwijze is, die niet per se als onveilig of onjuist hoeft te worden beschouwd. Niet is gebleken dat motor daarvoor onvoldoende capaciteit had en evenmin dat de motor niet in goede staat verkeerde.

(2) Aangenomen kan worden dat het uitvallen van de motor te wijten is geweest aan water dat terecht was gekomen in de gebruikte brandstof. In navolging van verzoeker laat het Tuchtcollege dit echter verder buiten beschouwing.



(3) Na het uitvaren van de baai is betrokkene gaan stuurboorden, naar eigen zeggen volgens plan. Daarbij ging hij vrij dicht bij de lage wal varen, op een afstand tussen 100 en 300 m, met een krachtige wind en met een stroom en zeegang die schip in de richting van de lage wal duwden. Er werden drie langszeilen gehesen, terwijl het schip op een min of meer aan de windse koers voer. Zoals ook kan worden afgeleid uit de AIS-gegevens, zullen die zeilen niet veel hebben bijgedragen aan de voorwaartse snelheid van het schip.

Aan te nemen valt dat het schip daar niet alleen op haar zeilen veilig kon varen, in welk geval ook een overstagmanoeuvre noodzakelijk zou zijn om de kaap in het westen voldoende vrij te varen. Zoals ook blijkt uit vervolg, toen na het uitvallen van de motor alle andere langszeilen werden gezet, zou er kennelijk met alle langszeilen bij niet voldoende snelheid kunnen worden gemaakt om overstag te gaan; een snelheid van ca. 2 knopen was daarvoor onder de gegeven omstandigheden onvoldoende. Uit één en ander volgt dat betrokkene aldaar voor een veilige vaart in feite geheel afhankelijk was van het goed blijven functioneren van de motor.

(4) Toen de motor uitviel, was betrokkene – om uit de penibele situatie weg te komen – aangewezen op de hulp van andere schepen. Bovendien was er door de gegeven omstandigheden weinig tijd. Dat hem niet tijdig doeltreffende hulp is verleend, ontheft betrokkene niet van zijn verantwoordelijkheden. Het is bovendien niet zeker dat, indien die hulp bij het door de wind brengen van de kop wél was gegeven, een stranding had kunnen worden voorkomen, gezien de nog steeds geringe voorwaartse snelheid van het schip, de nabijheid van de lage wal (en de Sovereign Islands) en de ongunstige (weers)omstandigheden.

(5) Het Tuchtcollege acht het twijfelachtig of het schip niet zou zijn gestrand indien meteen na het uitvallen van de motor de ankers zouden zijn gepresenteerd. Betrokkene heeft dat, naar eigen zeggen: bewust, niet gedaan. Het is niet duidelijk wat er dan zou zijn gebeurd. De diepte en de aard van de zeebodem ter plaatse waren betrokkene niet bekend. Dat geeft



niet blijk van een goede reisvoorbereiding. Met een hoeveelheid ketting die daar nodig zou zijn, met daarbij opgeteld de lengte van het schip en verder gelet op de tijd die het zou hebben geveerd voordat voldoende ketting zijn gestoken en de ankers zouden houden, zou het achterschip onder invloed van wind, stroom en zeegang nog dichterbij de rotsen zijn gekomen. Gezien de geringe afstand tot de kust die het schip bij het uitvallen van de motor al had, kan er aldus niet van worden uitgegaan dat het meteen ankeren succesvol zou zijn geweest.

(6) Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene een verkeerde, onveilige route heeft gekozen. Door direct na het verlaten van de Oysterhavenbaai stuurboord uit te gaan heeft hij het schip in een, gezien de omstandigheden, riskante situatie gebracht. Indien hij verder door was gevaren, was het schip bij het uitvallen van de motor in een duidelijk betere situatie geweest. Er was dan zowel meer ruimte (hoogte) geweest om met zijn zeilen voldoende snelheid op te bouwen om zeilend weg te komen, als – in ieder geval – meer tijd en ruimte geweest om succesvol te ankeren. Indien het schip ten anker was gekomen, had men de tijd gehad om het defect aan de mechanische voortstuwing te verhelpen, dan wel adequate hulp van buiten te ontvangen. Aan te nemen valt dat de scheepsramp dan was voorkomen.

(7) Deze verkeerde route wijst allereerst op een gebrek in de reisvoorbereiding: er was nu geen back-up als er een probleem zou ontstaan met de motor waarvan het schip volledig afhankelijk was. Maar ook had betrokkene alsnog moeten besluiten om rechtdoor te varen toen hij, buiten de baai gekomen, werd geconfronteerd met de daar heersende omstandigheden. Betrokkene was als enige hiervoor verantwoordelijk.

C. Het Tuchtcollege concludeert dat betrokkene, door toch de gevolgde riskante route te nemen, niet heeft gehandeld overeenkomstig de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden en het schip. De gedragingen van betrokkene leveren



overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met een noodsituatie aan boord en het vergaan van zijn schip tot gevolg. Betrokkene heeft er geen blijk van gegeven dit in te zien.

Een verzwarende omstandigheid is dat hij met passagiers voer en de bijna 30 opvarenden in groot gevaar heeft gebracht.

Als verzachtende omstandigheid kan gelden dat het schip onder hachelijke omstandigheden op tamelijk ordelijke wijze en volgens een blijkbaar geoefende procedure is verlaten, waarbij alle opvarenden in veiligheid konden worden gebracht. Tevens worden meegewogen de persoonlijke en financiële gevolgen voor betrokkene van de stranding en het daaropvolgende zinken van het schip.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de genoemde verzachtende omstandigheden ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven bij 5B onder (6) en (7);
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twaalf weken;



- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van zes weken 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;
- verklaart de bezwaren voor het overige ongegrond.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, en R.J. Gutteling en T.S. de Groot, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 4 december 2015.

E.G.H. Kleingeld
secretaris

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

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.