



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 15 NOVEMBER 2017 (NR. 11 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2017.V3-HEKLA**

Op het verzoek van:

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

tegen
C.R. v.d. V.,
betrokkene.
raadsman: mr. O. Yesildag.

1. Het verloop van de procedure

Op 12 april 2017 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Hekla. Bij het verzoekschrift waren tien 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 7 juni 2017 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 20 oktober 2017 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.



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

De zitting heeft plaatsgevonden op 20 oktober 2017. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Volgens een ontvangen melding is op 16 maart 2016 omstreeks 21.00 BT het Nederlandse zeeschip Hekla aan de grond gelopen in de aanloop naar Kolding in Denemarken.

Betrokkene was op dat moment kapitein en wachtdoend officier.

De gronding was het directe gevolg van een te kleine en verminderde UKC in relatie tot de breedte van de vaarweg en de sloopssnelheid.

Betrokkene wordt verweten dat hij zich onvoldoende rekenschap heeft gegeven van de mogelijkheid van extra inzinking door verminderde UKC in relatie tot de snelheid en de diepgang en dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap als bedoeld in artikel 55a van de Wet zeevarenden.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft in zijn verweerschrift – samengevat en zakelijk weergegeven – aangevoerd dat hij niet verwijtbaar heeft gehandeld en dat hij betwist de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht te hebben genomen. De gronding was het gevolg van het verschijnsel 'squat'. Door de waterdiepte ter plekke en de diepgang van het schip trad zuiging op en hierdoor werd het schip naar stuurboord weggezet, waarna het vervolgens



aan de grond liep. Betrokkene had in de vaargeul al genoeg snelheid afgenomen tot 4,5 knopen. Het verder verlagen van de snelheid had de bestuurbaarheid van het schip in gevaar kunnen brengen. Betrokkene is van mening dat hij voldoende rekening heeft gehouden met het squat-effect door de snelheid van het schip afdoende te verlagen.

Nadat het schip aan de grond was gelopen, heeft betrokkene adequaat gehandeld.

Betrokkene is 'first offender'.

4. De beoordeling van het verzoek

A. In de bij het verzoekschrift gevoegde verklaring van betrokkene d.d. 15 maart 2016 (bijlage 8; p. 18) is onder meer en zakelijk weergegeven, het volgende vermeld.

Op 15 maart 2016 21.00 uur ben ik bij het aanlopen – zonder loods – in de Kolding Fjord bij het insturen naar de vaargeul aan de grond gelopen. Op dat moment liepen wij nog 4,5 knopen. Bij het sturen naar de vaargeul had ik al genoeg snelheid afgenomen. De diepgang was 5,6 m voor en 5,35 m achter. De waterdiepte van de vaargeul was 6,8 m. Door de waterdiepte en onze diepgang was er zuiging (squat). Hierdoor werd het schip naar stuurboord weggezet en liep ik aan de grond.

Tevoren – vlak voor het passeren van Fredericia – was de stuurman boven gekomen als uitkijk.

Het zicht was zeer goed, de wind was NO 2, de zee was als een spiegel en de stroom was 0,4 knopen mee.

De na de gronding uitgevoerde roer- en machinemanoeuvres hadden geen resultaat. De tanken zijn gepeild; deze waren leeg. Er lag geen olie in het water. We hebben de diepgang rondom het schip opgenomen.

Na het aan de grond lopen heb ik contact gezocht met de eigenaar M. L.

B. In een bij het verzoekschrift gevoegd 'accident report' d.d. 20 maart 2016 opgemaakt door M. L. (bijlage 7; p. 16/17) is onder meer en zakelijk weergegeven in het Nederlands, het volgende vermeld.



Op 15 maart 2016 is na de gronding van de Hekla, na overleg tussen schip en kantoor en met de Deense kustwacht, gelet op de goede omstandigheden van weer en zee, besloten dat er geen onmiddellijk gevaar was voor schip, bemanning en milieu en dat het schip op haar grondingspositie kon blijven. Op 18 maart 2016 arriveerde een sleepboot bij de Hekla. Nadat de sleepboot eerst twee uur modder had weggespoeld om een vrij pad te maken, is de Hekla losgetrokken, waarna het schip is doorgevaren naar de haven van Kolding.

Op 20 maart 2016 is het schip onderzocht; er werd geen schade gevonden. De aanhouding van het schip door de Deense autoriteiten werd opgeheven. De kapitein was bekend met het vaarwater en de nauwe uitgebaggerde vaargeul. Het was echter de eerste keer nadat de diepgang van het schip was vergroot tot 5,40 m.

De gronding was waarschijnlijk het gevolg van het veronachtzamen van die vergrote diepgang. Het schip maakte de aanloop naar de vaargeul met een snelheid die te hoog was voor de actuele diepgang en de beschikbare waterdiepte. Squat zorgde ervoor dat het schip naar rechts draaide en het schip grondde tussen de groene boeienlijn.

C. Uit twee bij het verzoekschrift gevoegde ECDIS-schermafdrucken (p. 19/20) blijkt onder meer het volgende.

Op de (tweede) schermafdruck van 16 maart 2016 9:36 (een detailkaart) is de positie waarop de Hekla aan de grond zat aangegeven op de elektronische kaart van het betreffende vaargebied. Die positie bevond zich tussen de tweede en derde groene boei aan de, voor de vaarrichting van de Hekla naar Kolding, stuurboordzijde van de vaargeul in de Kolding Fjord. Die positie lag op de op de kaart aangegeven lijn van 6 m diepte.

Tevens was op deze schermafdruck met een onderbroken lijn de route aangegeven tussen waypoint 037 en waypoint 038. Het schip lag aan stuurboord van deze lijn.



Bij waypoint 038 zou het schip een forse koerswijziging naar stuurboord moeten uitvoeren om een vrij nauwe vaargeul in te varen, naar de haven van Kolding.

De door het schip afgelegde route is niet op de schermafdrucken zichtbaar gemaakt.

D. Betrokkene heeft ter zitting op 20 oktober 2017 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het navolgende verklaard.

De gronding van de Hekla vond plaats op 15 maart 2016, omstreeks 21.00 uur.

Ik was de kapitein en voer al acht jaar op dat schip. De afmetingen van de Hekla zijn 2.281 BRT, lengte 88,97, breedte 11,80. De toegestane diepgang van het schip volgens het zomermerk was 5,40 m. Deze diepgang was kort tevoren vergroot van 5,05 tot 5,40 m. Het was mijn eerste reis met die vergrote diepgang.

De eigenaren van het schip zijn de heren V. en L.

Ik was goed bekend met de aanlooproute naar de haven van Kolding. Ik was daar al meer dan tien keer langsgeslagen, ook wel bij duisternis. Er geldt voor die route geen loodsplicht. Omdat ik daar voldoende goed bekend ben, was er geen aanleiding om toch de assistentie van een loods in te roepen. We kwamen met het schip uit IJmuiden, waar het was beladen met rollen staal. De diepgang was na belading opgenomen: vóór 5,60 m en achter 5,35 m. Het schip was dus wat koplastig maar dat maakte voor mij de besturing niet lastiger.

In de Kolding Fjord zal het water iets zoeter zijn dan het water in de haven van IJmuiden. Daardoor zal de inzinking van het schip daar nog wat meer zijn geweest; ik schat zo'n 10 cm.

Voor het vertrek had ik een reisvoorbereiding gemaakt. Dat doe ik altijd. Er was een papieren lijst met waypoints en te sturen koersen. Ik had de hele route ingevoerd in het ECDIS-apparaat op de brug, ook met track en waypoints.



De diepgang in de vaargeul van de Kolding Fjord ter hoogte van de plaats van de gronding was 6,80 m. Ik had die diepte gehaald uit de pilot die ik had geraadpleegd. Ik had die diepte ook nog nagevraagd bij de agent toen ik nog in IJmuiden lag.

Op de avond van 15 maart 2016 had ik de wacht op de brug. Ik stuurde het schip op de hand. Vóór mij bevond zich de ECDIS met de kaart waarop de route was ingeplot en waarop ook de boeien stonden. Ten tijde van de gronding keek ik op de detailkaart zoals afgebeeld op de tweede schermafdruk in het dossier (p. 20). Ook had ik vóór mij een radartoestel, ingesteld op een bereik van 0,5 mijl. Op de radar kon ik ook de betoning zien. De tonnen hadden geen lichten maar wel een radarreflector. Aan stuurboord had ik groene tonnen. Ik keek bij het sturen ook naar buiten. Er was op de brug, naast mij, ook een echolood. Het alarm van het echolood was ingeschakeld, standaard op een diepte van 1,00 m onder de kiel. De omstandigheden waren uitstekend: wel duisternis, maar zeer goed zicht, nauwelijks wind of stroom.

Ik vond het daar geen lastig vaarwater. Ik had wel de stuurman gevraagd om uit te kijken. Hij was al bij Fredericia, aan het begin van de Kolding Fjord, op de brug gekomen.

Op de detailkaart staat met een onderbroken lijn de geplande af te leggen route, die door mij was gemaakt. De route ging over het midden van de vaargeul.

Waypoint 037 was gepasseerd en ik was op weg naar waypoint 038. Het was mijn bedoeling om ongeveer in het midden van de vaargeul te blijven. Dat doe ik meestal. De breedte van de vaargeul was volgens mij in de buurt van de plaats van gronding tussen de 30 en 40 m.

Aan mijn stuurboordzijde lagen drie groene boeien. Op de detailkaart was, min of meer langs die drie boeien, de lijn van de waterdiepte van 6 m aangegeven. Bij de lijn stond het cijfer 6. Ik zie hier een ingekleurde afbeelding van die kaart. Daarop is het ondiepere water ten noordwesten achter die zesmeterlijn met een donkerblauwe kleur afgebeeld.



Vorbij de derde groene boei en bij waypoint 038 moest ik stuurboord uit om een smallere vaargeul in te varen.

Normaal gesproken vaar ik via de onderbroken lijn op de kaart, in het midden; dat is het diepste gedeelte van de vaargeul. Ik roep dan andere schepen op, maar toen was er in het stuk vaargeul tussen waypoints 037 en 038 geen ander scheepvaartverkeer, geen tegemoetkomende vaart en geen olopers.

Ik was me bewust van het gevaar van zuigingsverschijnselen (squat), waardoor het schip dieper inzinkt bij een beperkte waterdiepte onder de kiel. Ik weet dat dit gevaar groter is naarmate de snelheid van het schip hoger is. Met het oog daarop had ik al ver vóór waypoint 037 snelheid geminderd, tot 4,5 knopen. Ik stuurde op dat stuk vaargeul tussen de waypoints 037 en 038 een koers van 230°.

Ik had bij de reisvoorbereiding geen berekening uitgevoerd om de extra inzinking van het schip door het squat-effect te benaderen. Ik weet niet hoe je zo'n berekening moet uitvoeren. Ik ben niet bekend met de formules daarvoor en ik weet ook niet wat de blok-coëfficiënt is die hoort bij de Hekla. Ik voerde de snelheidsvermindering uit op gevoel.

Op zeker moment merkte ik dat het schip opeens met de kop naar stuurboord werd getrokken. Dat kwam door zuiging. Vervolgens liep ik met de kop aan de grond tussen de tweede en de derde groene boei, met de kop over de zesmeterlijn. Dat ging heel snel. Het schip werd naar stuurboord weggezet en zat meteen vast. Ik had geen tijd voor een verdere snelheidsvermindering of voor een stuurmanoeuvre. Toen de kop van het schip naar stuurboord werd getrokken, waren we net de tweede groene boei aan onze stuurboordzijde gepasseerd, op een dwarsafstand van ca. tien meter.

Ik ben niet bekend met het verschijnsel van oeverzuiging (bank-effect), wanneer je bij een ondiepte vaart of langs een kade.

U vraagt mij of het dossier het hele verhaal vertelt.



Het is niet zo dat ik de bocht naar stuurboord bij vergissing te vroeg heb ingezet, al meteen na het passeren van de tweede groene boei. Ik heb vóór de gronding geen koerswijziging naar stuurboord doorgevoerd. Zo ver is het niet gekomen. Het schip is door de zuiging naar stuurboord gegaan. Daar kon ik niets aan doen.

De kop van het schip is door de zuiging 10 m naar stuurboord getrokken. Ik heb keurig gevaren zoals ik gepland had. Er was geen sprake van een verkeerde manoeuvre. Meer is er niet gebeurd.

Later ben ik nog 'ns langs dat punt van de gronding gevaren. Er was toen niets aan de hand. Wel lag die keer het schip achterover.

De stuurman fungeerde als uitkijk, maar er was geen taakverdeling op de brug afgesproken. De stuurman had vóór het naar stuurboord gaan van het schip en de gronding niets gezegd. Het ging allemaal heel snel.

Op 18 maart 2016 is de Hekla losgetrokken door een sleepboot, die eerst met schroefwater een geul had gemaakt in de modder. Op 20 maart 2016 is het schip in Kolding nader onderzocht door een expert en een duiker. Er was geen schade aan het schip.

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 15 maart 2016 omstreeks 21.00 uur is het Nederlandse zeeschip Hekla in de Kolding Fjord, in de aanlooproute naar de haven van Kolding, Denemarken, aan de grond gelopen en wel aan de voor dit schip stuurboordzijde van het vaarwater.

Ten tijde van de gronding was betrokkene, de kapitein van de Hekla, op de brug op wacht. Hij stuurde het schip op de hand. Hij keek daarbij naar de



elektronische kaart op de ECDIS. Er stond op de brug een radartoestel bij. Het echolood was ingeschakeld. De stuurman was eveneens op de brug en fungeerde als uitkijk.

Het was donker. De weersomstandigheden waren uitstekend: goed zicht, glad water, nauwelijks wind en stroom.

Betrokkene was goed bekend met deze vaarroute en voer zonder loods. Het schip was beladen en had in IJmuiden een diepgang van 5,6 m vóór en 5,35 m achter, dus gemiddeld 5,475 m, iets meer dan de toegestane diepgang volgens het zomermerk van 5,40 m.

Vanwege het zoetere water in de Kolding Fjord kan de inzinking van het schip nog wat meer zijn geweest. Betrokkene schat deze extra inzinking op 10 cm.

De waterdiepte in de vaargeul waar het schip voor de gronding voer, bedroeg 6,80 m. Op de detailkaart op het ECDIS-scherm, waar betrokkene vóór en ten tijde van de gronding op keek, was aan de stuurboordzijde van het vaarwater met een lijn en een cijfer aangegeven waar de waterdiepte zes meter bedroeg. Min of meer op die zesmeterlijn lagen drie groene boeien. Ten noordwesten van die lijn was de waterdiepte minder dan zes meter, aangegeven met een donkerblauwe kleur. Aan de andere zijde van het vaarwater was eenzelfde zesmeterlijn aangegeven, met daarachter een met een donkere kleur aangegeven gebied.

Op deze ECDIS-kaart stond de door betrokkene bij de reisvoorbereiding ingeplande route, met waypoints en een koerslijn. Waypoint 037 was gepasseerd; het schip voer in de richting van waypoint 038. Voorbij de derde groene boei en bij waypoint 038 moest men stuurboord uit om een smallere vaargeul in te varen.

Na het passeren van de tweede groene boei – volgens betrokkene op een dwarsafstand van ca. 10 m – is het schip aan de grond gelopen, met de kop over de zesmeterlijn.



Voor deze gronding zijn verschillende oorzaken denkbaar. Naar zeggen van betrokkene heeft hij niet (te vroeg) naar stuurboord gestuurd en heeft hij ook tevoren flink snelheid verminderd tot 4,5 knopen. In het dossier ontbreken verdere gegevens over de door het schip afgelegde route en de daarbij gelopen snelheden. Zowel volgens verzoeker als volgens betrokkene en de scheepseigenaar was de gronding het gevolg van zuigingsverschijnselen. Daarvan uitgaande overweegt het Tuchtcollege het volgende.

Op de kaart was het vaarwater aangegeven tussen twee zesmeterlijnen. De drie groene boeien aan stuurboord lagen min of meer op de zesmeterlijn. Daaruit volgt dat het betonde vaarwater niet overal de opgegeven diepte had van 6,8 m. Nabij de groene tonnen was dat minder. De zeebodem liep daar kennelijk omhoog.

De Hekla is de tweede groene boei gepasseerd op korte afstand; betrokkene schat de dwarsafstand op 10 m. Dat betekent tevens dat de Hekla zich toen op diezelfde korte afstand bevond van de zesmeterlijn. De kop van de Hekla is vlak voorbij die boei omhoog gelopen. De bodem was daar zacht en modderig. Aangenomen kan worden – gelet ook op de detailkaart, waarop enkele waterdieptes zijn aangegeven en ook een landtong op vrij korte afstand van de grondingspositie – dat de zeebodem vanaf die zesmeterlijn al dan niet geleidelijk omhoog gaat. De kop van de Hekla stak 5,60 m diep, met 10 cm extra wegens zoeter water is dat 5,70 m. Voor de gemiddelde diepgang is dat 5,475 m plus 10 cm is 5,575 m. De waterdiepte onder het schip, in het bijzonder onder de kop, was aldaar dus (zeer) beperkt. Deze nabijheid van ondiep water, gevoegd bij de geringe UKC, heeft kennelijk bij het vaartlopende schip zuigingsverschijnselen veroorzaakt, met als gevolg dat het schip naar stuurboord werd getrokken en tussen de boeien en over de zesmeterlijn op de ondiepte verdaagde en daar vast kwam te zitten.

Het Tuchtcollege deelt niet de mening van betrokkene dat hem van de gronding geen verwijt kan worden gemaakt.



Betrokkene was officier van de wacht op de brug en bestuurde het schip. De door hem gevolgde vaarwijze getuigt van het onvoldoende rekening houden met de zuigingsverschijnselen die daar te verwachten waren: dicht bij de tweede groene boei en dus dicht bij de zesmeterlijn, met een dan marginale UKC.

Er bestond voor deze wijze van varen geen enkele noodzaak: de breedte van de vaargeul was – naar op grond van het kaartbeeld kan worden aangenomen – ruim voldoende om veel verder van de zesmeterlijn af te varen en er was ook geen andere scheepvaart. De gronding had wel degelijk voorkomen kunnen worden.

B. Uit het voorgaande volgt dat het verwijt van verzoeker gegrond is en dat betrokkene niet heeft gehandeld zoals een goed zeeman betaamt, met het oog op het schip, de opvarenden, het milieu en het overige scheepvaartverkeer.

Omdat het schip in de modder omhoog is gelopen en dankzij het feit dat de zeebodem ter plaatse niet hard was, heeft het schip geen schade opgelopen. Milieuverontreiniging is uitgebleven.

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: het als kapitein handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene duidelijk is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein en officier van de wacht, met de gronding als gevolg. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein/officier van de wacht betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar is gebracht.



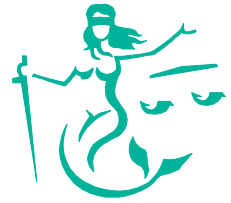
Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de omstandigheid dat betrokkene na de gronding op en rond het schip de juiste maatregelen heeft genomen en de gronding in feite geen schadelijke gevolgen heeft gehad, 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 twee maanden;
- 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;
- verklaart de bezwaren voor het overige ongegrond.



Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, E.R. Ballieux en J. Berghuis, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en door de voorzitter uitgesproken ter openbare zitting van 15 november 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.