



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 21 MAART 2017 (NR. 4 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2016.V8-HOLLAND**

Op het verzoek van:

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

tegen
H.J.F. Z.,
betrokkene,
raadsman: mr. ing. J. A. Hoekstra.

1. Het verloop van de procedure

Op 10 oktober 2016 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 Holland. Bij het verzoekschrift waren 18 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.

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 10 februari 2017 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De ILT alsmede betrokkene en zijn raadsman zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

Van betrokkene is een aanvullende verklaring ontvangen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 10 februari 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.

Op 9 mei 2016 omstreeks 12:15 It is het Nederlandse zeeschip Holland op de Westergronden boven Terschelling aan de grond gelopen. Betrokkene was op dat moment kapitein.

Het bezwaar tegen betrokkene bestaat daaruit dat de gronding het gevolg was van zijn menselijk falen als officier van de wacht, op een wijze die met de juiste toepassing van goed zeemanschap voorkomen had kunnen worden, meer specifiek door accurate positiebepaling en daarmee het uitvoeren van een goede brugwacht.

Betrokkene wordt verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de zorg die als een goed zeeman in acht behoort te worden genomen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer, conform artikel 55a Wet zeevarenden.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat en zakelijk weergegeven – aangevoerd dat hij tijdens het wachtlopen waarschijnlijk was afgeleid door gesprekken op de brug en dat hij ten gevolge daarvan (1) na het oversteken van de IT-route zuidelijker is uitgekomen dan de koerslijn die in de kaart stond, (2) zijn



posities niet meer met enige regelmaat heeft bijgehouden en op routine is gaan navigeren, (3) hij op zeker moment in de veronderstelling was dat het schip zich ten noorden van de TG-boei bevond, terwijl dat in werkelijkheid de Otto-boei was en koers heeft veranderd naar bakboord, naar hij dacht in de richting van de aanloopboei van het Stortemelk maar in feite naar de Terschellinger Gronden.

De post Brandaris, waar hij zich had gemeld, heeft kennelijk zijn positie niet gecontroleerd en heeft niet gewaarschuwd voor de gevaarlijke koers die ze aan het sturen waren. De stuurman, die de wacht van hem overnam, heeft evenmin de positie gecontroleerd en in de kaart gezet.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde verklaring van betrokkene (bijlage 5 bij het verzoekschrift p. 17-19) en diens aanvullende verklaring blijkt – samengevat en zakelijk weergegeven – het volgende.

De zeesleepboot Holland was op 9 mei 2016 onderweg van Hamburg naar Harlingen. Betrokkene was kapitein en had de wacht op de brug tot 12:00 uur (boortijd = UTC+2). Na de overdracht van de wacht aan de stuurman bleef hij – afgezien van een korte afwezigheid voor toiletbezoek – op de brug.

Na het oversteken van de IT-route is de positie bepaald omstreeks 11:09 uur en is koers gewijzigd naar 236°. Hij heeft daarna de Stolzenfels-boei ten noorden gepasseerd. Om 11:55 uur heeft hij zich gemeld bij Brandaris traffic center dat het schip noord van de TG-boei zat. In werkelijkheid was dit de Otto-boei, wat hij zich op dat moment niet realiseerde. Brandaris zei dit begrepen te hebben en zei dat hij zich nogmaals moest melden voor het binnenlopen van het Stortemelk. Daarna heeft hij koers veranderd naar 210° richting inloop Stortemelk.



Kort daarna kwam de stuurman op wacht. Op dat moment was hij bezig het logboek in te vullen. Daar kwam bij dat een bezoek door hem aan het toilet noodzakelijk was. Hij heeft de stuurman verteld wat de positie van het schip was door deze aan te wijzen op de kaart in de kaartenkamer. Hij heeft de stuurman de koers van 210° doorgegeven richting aanloopboei van het Stortemelk. Hij naar het toilet geweest. Na 3 à 4 minuten is hij weer naar de brug gegaan en heeft hij samen met de stuurman op de radar gekeken naar de aanloopboei van het Stortemelk en de vaarwaterboeien, die daarop goed zichtbaar waren.

Om 12:15 uur liep het schip plotseling aan de grond.

Er is gepeild en gecontroleerd. Er werden geen lekkages gemeld. Na een eerdere vergeefse poging, is het schip die avond door een sleepboot losgetrokken. Het schip heeft haar weg naar Harlingen vervolgd en meerde aldaar om 00:45 uur af.

B. In het scheepsdagboek (bijlage 6 bij het verzoekschrift p. 20/21) is vermeld wat op 9 mei 2016 om 10:40 uur en 11:09 uur de GPS-posities van de Holland waren. Ook is aangetekend dat om 11:55 uur de TG-boei werd gepasseerd en het schip zich had gemeld bij de Brandaris.

C. Op een foto van de aan boord gebruikte zeekaart (bijlage 7 bij het verzoekschrift, p. 22) is te zien dat – nadat het verkeersscheidingsstelsel was gekruist – om 11:09 uur koers werd gewijzigd naar 236°. In de kaart was een lijn op die koers ingetekend. Deze lijn liep ten noorden van achtereenvolgens de Stolzenfels-boei, de Otto-boei en de TG-boei.

D. Op basis van de gegevens uit het journaal, de gebruikte zeekaart, de verklaring van betrokkene en door de kustwacht verstrekte AIS-posities van de Holland (bijlagen 11, 12A, 12B bij het verzoekschrift, p. 26–33) heeft de ILT een reconstructie op de kaart gemaakt van de geplande koerslijnen, van de route die betrokkene dacht te varen en van de werkelijk gevaren route van de Holland (bijlagen 13, 14 en 15 bij het verzoekschrift, p. 34–36). Daaruit blijkt het navolgende.



Voor het kruisen van het verkeersscheidingsstelsel was een koers gepland van 160°. Daarna zou een koers worden gestuurd van 236°. Gepland was dat het schip op die koers van 236° zou doorvaren tot het ten noorden was van de TG-boei en dat aldaar de koers naar bakboord zou worden verlegd naar 210°, in de richting van de ZS-boei (Zuider Stortemelk).

In werkelijkheid is als volgt gevaren. Omstreeks 11:11 uur (9:11 uur UTC) – na het kruisen van het verkeersscheidingsstelsel – is de koers gewijzigd en wel op een positie die zuidelijker lag dan volgens de geplande route. Vervolgens werd een koers gevolgd van omstreeks 236°. Deze vaarweg lag ook zuidelijker dan de geplande route en de route die betrokkene dacht te varen.

Nadat de Stolzenfels-boei aan de noordzijde was gepasseerd, werd omstreeks 11:45 uur de koers wat verlegd naar bakboord en omstreeks 11:52 uur – toen het schip ten noorden was van de Otto-boei – nog wat verder naar bakboord. Vervolgens bleef het schip op die koers ($\pm 216^\circ$), totdat het aan de grond liep op de Westergronden.

Aldus is het schip naar bakboord gaan koersen op een positie die een stuk oostelijker lag dan waar de koerswijziging naar 210° was gepland en dan waar betrokkene dacht dat hij zich bevond (ten noorden van de TG-boei).

E. Betrokkene heeft op de zitting van 10 februari 2017 aanvullend onder meer nog het volgende verklaard.

Ik was sinds maart 2016 kapitein van de zeesleepboot Holland. Ik kende het vaarwater boven Terschelling goed.

Bij de reis van Hamburg naar Harlingen waren 17 opvarenden aan boord, twaalf bemanningsleden en vijf passagiers.

Het was op de ochtend van 9 mei 2016 zonnig weer, wind oost, draaiend naar oost-zuidoost 3–5 Bft., kalme zee en goed zicht.

Bij de koerswijziging om 11:09 – na het kruisen van het verkeersscheidingsstelsel – heb ik de GPS-positie bepaald en ook op de kaart aangetekend. Daarna heb ik geen posities meer bepaald en in de kaart



gezet, in het bijzonder niet toen ik omstreeks 11:55 uur, na de melding bij Brandaris, de koers wijzigde naar 210° en ook niet bij het overdragen van de wacht aan de stuurman. Ik heb in het scheepsdagboek wel genoteerd dat we bij de TG-boei waren, maar heb de GPS-positie van dat moment niet opgenomen.

Volgens mij was de stuurman aldaar ook goed bekend. Ik ben met de stuurman naar de radar gelopen, rechtsvoor op de brug en we hebben naar de echo's van de boeien gekeken. Ik heb toen niet gezien dat het schip zich niet ten noorden van de TG-boei bevond, zoals ik dacht. Ik heb de stuurman gezegd dat hij op een koers van 210° moest blijven.

Mij wordt voorgehouden dat door mij in het scheepsdagboek is vermeld dat het traject waarop een koers is aangehouden van 236° is afgelegd in 40 minuten en dat de lengte van dit traject 13,8 mijl was; in mijn veronderstelling liep dat traject tot bij de TG-boei. Ik zal de afstand tot de TG-boei hebben afgelezen op de radar. Dat resulteert in een gevaren snelheid van ruim 20 knopen. Uit de gegevens die ik had genoteerd over de twee daarvóór afgelegde trajecten volgt dat op die trajecten is gevaren met een snelheid van ca. 12 knopen.

Dit grote verschil in snelheid moet me zijn ontgaan.

Tijdens het oversteken van het verkeersscheidingsstelsel en daarna was er een aantal bemanningsleden op de brug aanwezig en ik heb me kennelijk door gesprekken op de brug laten afleiden.

Er is na de gronding en het weer loskomen geen schade aan de Holland geconstateerd. Persoonlijke ongelukken hebben zich niet voorgedaan. Er is geen milieuschade toegebracht.

Ik heb in oktober 2016 zelf ontslag genomen als kapitein van de Holland. Het initiatief daartoe is van mijzelf uitgegaan. Ik ben gestopt met varen.



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 het navolgende gebleken.

Op 9 mei 2016 omstreeks 12:15 uur boordtijd is de Nederlandse zeesleepboot Holland aan de grond gelopen op de Westergronden boven Terschelling. Deze gronding was het gevolg van de koerswijziging naar bakboord die door betrokkene als kapitein en officier van de wacht was ingezet en die op aanwijzing van betrokkene door de na hem op wacht gekomen stuurman was gehandhaafd.

Dat dit kon gebeuren kan daaraan worden toegeschreven dat betrokkene al geruime tijd niet de positie van het schip had bepaald en in de kaart had gezet. Daardoor had hij een geheel onjuist beeld van de situatie, heeft hij niet bemerkt dat de Holland zich ten tijde van de koerswijziging niet bevond waar hij dacht dat het schip was en is het hem ontgaan dat hij afkoerste op de Westergronden.

B. Hieruit blijkt dat betrokkene zijn taken als officier van de wacht niet naar behoren heeft vervuld; in het bijzonder heeft hij nagelaten om voldoende vaak de positie van het schip te bepalen en in de kaart te zetten. Daarvoor bestond zeker aanleiding in het gebied boven Terschelling waar de Holland voer. De gronding was het gevolg van deze nalatigheid.

Het Tuchtcollege verwijst naar de bepalingen van de STCW-Code ter zake van het uitoefenen van de brugwacht, Chapter VIII – Section A-VIII/2 – Part 4-1 Performing the navigational watch – art. 25: During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficient frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

Volgens betrokkene heeft hij zich laten afleiden door andere personen op de brug en de door hen gevoerde gesprekken. Dat wijst op een onjuiste organisatie op de brug (bridge resource management), die eveneens aan



betrokkene als gezagvoerder en officier van de wacht moet worden verweten. Een officier van de wacht moet zijn volledige aandacht kunnen geven aan de brugwacht. Alles wat hem daarvan afleid moet worden vermeden of verwijderd.

C. 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, het milieu en het scheepvaartverkeer.

D. Betrokkene voert aan dat Brandaris traffic center de positie van de Holland ten tijde van de melding niet heeft gecontroleerd en niet heeft gewaarschuwd dat het schip op een gevaarlijke koers lag. Ook wijst betrokkene erop dat de stuurman evenmin de positie van het schip heeft gecontroleerd.

Zoals betrokkene zelf ook wel inziet, kan de handelwijze van de Brandaris en van de stuurman – wat daar overigens van zij – niet afdoen aan de eigen verantwoordelijkheid van betrokkene voor diens verkeerde navigatie. Bij het overdragen van de wacht had betrokkene er zelf op moeten toezien dat de stuurman zich op de hoogte stelde van de juiste positie van de Holland.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn taken als kapitein en officier van de wacht, met de gronding als gevolg. Daardoor is de veiligheid van de opvarenden, het schip en de omgeving in gevaar 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 zich bewust is van zijn falen, zich het gebeurde zeer heeft aangetrokken en ontslag heeft genomen als kapitein,



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, die 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, voorzitter, R.J. Gutteling en R.J.N. de Haan, leden,
in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 21 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.