



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 26 APRIL 2017 (NR. 6 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2016.V6-SINGELGRACHT**

Op het verzoek van:

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

tegen

E. J.,
betrokkene,
raadsman: mr. R.P. van Campen.

1. Het verloop van de procedure

Op 12 augustus 2016 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 Singelgracht. Bij het verzoekschrift waren 13 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen. Betrokkene is daarbij gewezen op de mogelijkheid om een verweerschrift in te dienen.

Op 22 september 2016 is van de raadsman van betrokkene een als verweerschrift aangemerkte brief met bijlagen ontvangen.



De inspecteur heeft daarop een als repliek aangeduide nota d.d. 3 oktober 2016 ingediend, waarna de raadsman van betrokkene bij brief (met bijlage) van 14 oktober 2016 heeft gedupliceerd. Deze stukken zijn telkens in kopie doorgestuurd naar respectievelijk de inspecteur en de raadsman van betrokkene.

Aansluitend heeft op 17 maart 2017 de zitting plaatsgevonden. 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 van de inspecteur is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 20 februari 2016 omstreeks 18:39 UTC, kort na vertrek uit Portland (USA), op weg naar Turkije, heeft het (gedeeltelijk) beladen ms. Singelgracht even buiten de haven van Portland grondcontact gemaakt. Bij controle op mogelijke beschadigingen werd vastgesteld dat er zeewater binnendrong in de pijpentunnel van het schip. Met behulp van de scheepspompen kon de situatie onder controle worden gehouden. Na vervolgens in een dieper gedeelte enige tijd voor anker te hebben gelegen, is de Singelgracht op voorstel van de rederij naar Halifax in Canada, gevaren, een reis van ten minste 325 NM over open zee. In Halifax heeft een duikersinspectie plaatsgevonden, teneinde de exacte schade vast te stellen. Vervolgens zijn tijdelijke reparaties uitgevoerd, waarna het schip de reis naar Turkije heeft voortgezet. Het ILT ontving eerst op 25 februari 2016 een melding van het incident. Betrokkene was ten tijde van het incident en de aansluitende tocht naar Halifax kapitein en wachtdoend officier op de Singelgracht.

Tegen deze achtergrond wordt betrokkene door de inspecteur verweten dat hij:



- geen goed zeemanschap heeft betracht, omdat bij betrachting daarvan de gronding/het grondcontact had kunnen worden voorkomen;
- na de gronding de reis heeft voortgezet in de kennelijke wetenschap dat van het schip niet meer aangenomen mocht worden dat het zeewaardig was;
- niet (conform art. 67 lid 1 van het Schepenbesluit 2004) de ILT zo spoedig mogelijk op de hoogte heeft gesteld van de schade, waardoor het schip aan het bevoegde gezag werd onttrokken en de mogelijkheid om in te grijpen werd gefrustreerd.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – aangevoerd dat bij de reisplanning voorafgaande aan het vertrek uit Portland de koers op juiste wijze is uitgezet op de kaart en dat ter ondersteuning van de aan te houden koers ‘waypoints’ in het radarsysteem zijn ingevoerd. Dat de Singelgracht niettemin grondcontact heeft gemaakt wijt hij aan de omstandigheid dat op het radarbeeld de ‘waypoints’ van de koerslijn, herhaalde correcties ten spijt, telkens versprongen; op de radar waren dan flitsen te zien. Daardoor ontstond verwarring over de te volgen koers, werd betrokkene afgeleid en heeft hij niet tijdig de koers verlegd overeenkomstig de uitgezette koers. Ten tijde van het grondcontact voer de Singelgracht met een snelheid van ca. 12/13 knopen. Doordat het relatief hoogwater was, is het schip niet vast komen te zitten. Nadat het schip enige tijd in de buurt voor anker had gelegen, en geconstateerd was dat er geen olie lekte en dat de instroom van het zeewater met pompen beperkt kon worden, had betrokkene er naar zijn zeggen het volste vertrouwen in dat het verantwoord was om verder te varen. Er was door hem ook eerst (met behulp van het Seasafe-programma) een nieuwe stabiliteitsberekening gemaakt, die liet zien dat de stabiliteit van het schip in orde was en zo ook het drijfvermogen. In Halifax is ook geconstateerd dat de sterkte van het schip nog ruim binnen de toegestane marge lag. Enkele dagen na aankomst van de Singelgracht in Halifax is hij



teruggeroepen naar Nederland en heeft hij zich op het kantoor moeten melden.

Betrokkene heeft het voorval op 20 februari 2016 meteen doorgegeven aan de rederij en heeft erop vertrouwd dat de rederij de betrokken instanties zou informeren. Daarnaast heeft hij een melding doen uitgaan naar de loodsdienst van Portland.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Bij het verzoekschrift is een door betrokkene opgesteld overzicht van 'Facts during departure Portland' gedateerd 20 februari 2016 gevoegd. Uit dat overzicht, in combinatie met de beschrijving in de brief van de raadsman van 22 september 2016, blijkt onder andere het volgende:

- het vrachtschip m.s. Singelgracht is in de ochtend van 20 februari 2016 uit de haven van Portland vertrokken, met aan boord 4.040,5 ton rollen houtpulp en 4.571,4 ton pakketten houtpulp;
- het zicht was goed, de wind was 'Sly 4-Bft' en de 'Sea state: Sly swell high around 2 mtr., decreasing';
- het schip zou in een zuidoostelijke richting naar het verkeersscheidingsstelsel varen, wat een gebruikelijke route is voor uitgaande schepen;
- ter ondersteuning van de aan te houden koers waren 'waypoints' in het radarsysteem ingevoerd;
- nadat eerst de havenloods om ca 13:10 uur BT (= UTC-5) van boord was gegaan verliet om ca 13:25 uur BT ook de zeeloods, eerder dan gebruikelijk, het schip;
- het loods advies hield in dat de Singelgracht de rode boeien aan bakboordzijde diende te houden;
- het schip moest op dat moment nog twee bochten maken (één bakboord en één stuurboord), voordat het lokale verkeersscheidingsstelsel zou worden bereikt;



- om 13:37:58 uur BT merkte betrokkene dat hij twee rode boeien aan stuurboordzijde zag;
- het schip voer om 13:39:02 uur BT met een toenemende snelheid van ca 13 knopen, een koers van 147° en een diepte van 123 meter vrij water onder de kiel;
- om 13:39:19 uur BT werd op de brug een schrapend geluid gehoord en begon het schip te schudden, waarna het bijna stil kwam te liggen; de dieptemeter liet zien dat er een 'peak' was;
- betrokkene heeft daarop opdracht gegeven om de tanks te controleren, waarna op 13:52:13 uur BT werd gerapporteerd dat er zeewater in de pijpentunnel stroomde, waarop de pompen zijn aangezet; later werd ook het vollopen van de 'void spaces' onder de hoofdmotor gerapporteerd;
- betrokkene heeft het scheepskantoor meteen ingelicht en heeft om 14:11 uur BT aan het loods station laten weten dat de Singelgracht in een dieper gelegen deel ten anker zou gaan;
- op 21 februari 2016 omstreeks 13:20 uur BT heeft het schip de ankerplaats verlaten om naar Halifax te varen;
- in Halifax vond een duikersinspectie plaats; ook is er gebunkerd, omdat vanwege de aanwezigheid van zeewater in de pijpentunnel de kleppen naar de voorste brandstoftanks niet meer bediend konden worden; daarom is er bij-gebunkerd in de achterste brandstoftanks.

B. Uit een bij het verzoekschrift gevoegd e-mailbericht blijkt dat ILT op 25 februari 2016 via het klassebureau Lloyds Register een van de rederij afkomstige melding van het incident heeft ontvangen.

C. Een bij het verzoekschrift gevoegd 'Interim Certificate' van Lloyds Register van 29 februari 2016 maakt gedetailleerd melding van meerdere beschadigingen die bij gelegenheid van de inspectie in de periode van 25 februari tot en met 29 februari 2016 in Halifax aan de Singelgracht zijn vastgesteld. Naast lekkages bij de pijpentunnel, waren er bijvoorbeeld beschadigingen aan de schroef en de ER kofferdam. Ook blijkt uit dit certificaat dat het schip (slechts) na tijdelijke reparaties en onder een aantal



condities haar reis naar Turkije mocht vervolgen, om daar vervolgens na lossing verder te worden nagekeken/gerepareerd.

D. De relevante IMDatE (Integrated maritime data environment) gegevens wijzen uit dat de Singelgracht net voor het grondcontact een snelheid had van 12,6 knopen. Als meest waarschijnlijke plaats van het grondcontact wordt op basis van de IMDatE-gegevens het gebied net benoorden Jordan Reef genoemd.

E. In opdracht van de rederij is door Westcon een rapport d.d. 27 februari 2016 uitgebracht met als titel: 'Evaluation of reduction effect on ship longitudinal strength due to Keel Tunnel damage Voyage 1602'. De conclusie van het rapport houdt onder meer in: 'Keel Tunnel damages reduce permissible SWBM&SWSF by 20%/1.5% respectively. Existing maximum SWBM/SWSF for Voyage 1602 use / develop 58%/36% of allowable values respectively.'

F. Bij brief van 9 maart 2016 heeft de rederij aan betrokkene geschreven: '[..] De bodemschade is ontstaan vanwege een onder uw gezag verkeerd aangehouden koers; op het cruciale moment bleek u niet op de hoogte te zijn van de juiste plaatsbepaling van dat moment en veranderde u te laat/onvoldoende van koers, waardoor het schip op 2 verschillende plaatsen de rotsachtige bodem heeft geraakt. Gezien de ernst van de situatie en op basis van alle feiten incl uw toelichting zijn wij tot de slotsom gekomen u 2 uitzendtermijnen als 1^e stuurman te plaatsen op 1 van onze schepen. Na deze termen zal uw functioneren geëvalueerd en beoordeeld worden [..]'. De brief is door betrokkene voor akkoord getekend.

G. Betrokkene heeft op de zitting van 17 maart 2017 aanvullend onder meer verklaard dat hij, terugkijkend, vindt dat hij beter op de boeien had moeten letten en eerder een (Parallel Index) PI-lijn had moeten uitzetten. Ook erkent betrokkene dat hij bij het vertrek vanaf de ankerplaats richting Halifax nog geen compleet beeld had van de precieze omvang van de schade.



Gevraagd waarom hij niet is terugvaren naar de haven van Portland, heeft betrokkene geantwoord dat dat nu eenmaal niet de opdracht van de rederij was. Achteraf beseft hij dat hij een andere beslissing had moeten nemen (dan naar Halifax te varen). Hij is, bij wijze van disciplinaire maatregel, voor de duur van twee reizen teruggezet in de rang, met financiële consequenties als gevolg. Hij hoopt erg dat hij zijn kapiteinsrang terugkrijgt.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken, de verklaring van betrokkene is in deze zaak het navolgende gebleken.

In de ochtend van 20 februari 2016 is het Nederlandse vrachtschip Singelgracht, met aan boord 4.040,5 ton rollen hout pulp en 4.571,4 ton pakketten hout pulp, vanuit Portland, Maine (USA) vertrokken voor een reis naar Izmir (Turkije). Het zicht was goed en de wind had een kracht van ongeveer 4 Bft. Ondanks een deugdelijke reisvoorbereiding is de Singelgracht, onderweg naar het lokale verkeersscheidingsstelsel, net buiten de haven van Portland op een plaatselijke ondiepte (Jordan Reef) gelopen. Volgens de verklaring van betrokkene, die kapitein/gezagvoerder op de Singelgracht was, kwam dat doordat hij zich focuste op het radarscherm en werd afgeleid door het verspringen van de ingevoerde 'waypoints' op dat scherm. Daardoor ontstond verwarring, bleek hij niet op de hoogte van de juiste plaatsbepaling en veranderde hij te laat/onvoldoende van koers. Aannemelijk is dat dit voorkomen had kunnen worden indien er bijvoorbeeld eerder een PI-lijn was uitgezet en beter op de boeien was gelet. De tekortschietende aandacht voor de juiste plaatsbepaling is een toerekenbare nalatigheid, waaraan het grondcontact een gevolg is geweest. Het Tuchtcollege verwijst in dit verband naar de bepalingen van de STCW-Code ter zake van het uitvoeren 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.'

Bij een direct na het incident in opdracht van betrokkene uitgevoerde controle aan boord van het schip bleek er zeewater in de pijpentunnel te stromen. Ook is er een melding van het vollopen van de 'void spaces' onder de hoofdmotor. Met behulp van de scheepspompen kon de instroom van zeewater worden beperkt. Nadat de Singelgracht vervolgens één of anderhalve dag in een dieper gedeelte in de omgeving voor anker had gelegen is zij in overleg met of opdracht van de rederij naar Halifax (Canada) gevaren. In Halifax heeft een duikersinspectie plaatsgevonden en zijn noodreparaties uitgevoerd. Betrokkene, die voor aanvang van deze reis naar Halifax eerst zelf een (stabiliteits)berekening had uitgevoerd, heeft zich op het standpunt gesteld dat de Singelgracht na het incident nog steeds zeewaardig was, in welk verband hij ook naar het rapport van Westcon verwijst. Wat er echter verder zij van dat rapport, geldt dat dit van na de reis naar Halifax is. En waar het hier om gaat is dat betrokkene zich voorafgaande aan die reis geen volledig beeld heeft kunnen vormen over de precieze omvang van de schade. Hij heeft zich onvoldoende rekenschap gegeven van het feit dat het schip, speciaal aan het vlak, de schroef en het roer, op meerdere plaatsen beschadigd zou kunnen zijn. En dat deze schades niet meteen tot nieuwe lekkages behoeften te leiden, maar wel dermate kritisch/ernstig konden zijn dat bijvoorbeeld door bewegingen van het schip alsnog nieuwe lekkages zouden kunnen optreden, met op voorhand niet geheel voorspelbare/controleerbare gevolgen van dien. Anders gezegd, had betrokkene er redelijkerwijs rekening mee moeten houden dat over het gehele scheepsvlak kritische schade zou kunnen bestaan, zowel in de zin van (potentiële) lekken als een verminderde sterkte. Zonder nader onderzoek mocht hij er niet zonder meer van uit gaan dat de zeewaardigheid nog steeds was gegarandeerd. Hij had daarnaar moeten handelen, bijvoorbeeld door op de ankerplaats of in de dichtstbijzijnde haven het gehele vlak, roer en schroef op schade te laten onderzoeken en daarover de klasse te informeren. Door dit niet te doen heeft hij gehandeld in strijd met bijvoorbeeld het



voorschrift van artikel 4 lid 1.a van de Schepenwet, inhoudende dat de kapitein verplicht is, alvorens met zijn schip een reis te ondernemen, te zorgen dat het schip volkomen zeewaardig is en alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnen en buiten boord afdoende zijn gesloten. Dat de reis naar Halifax op voorstel of in opdracht van de rederij werd ondernomen laat de eigen verantwoordelijkheid van de kapitein voor naleving van bedoeld voorschrift onverlet.

Ook de eigen verantwoordelijkheid van de kapitein was het om, na het incident, de in artikel 67 lid 1 van het Schepenbesluit 2004 voorgeschreven melding aan de Scheepvaartinspectie te doen. Niet is gebleken dat betrokkene zich, alvorens de reis naar Halifax aan te vangen, ervan vergewist heeft dat zijn melding (aan de rederij door de rederij) aan ILT/Scheepvaart was doorgeleid, terwijl hij daar niet zonder meer van uit kon gaan.

B. Bovenbedoelde gedragingen van betrokkene leveren overtredingen op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein/scheepsofficier 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. Deze bepalingen in dit geval gezien in samenhang met onder andere artikel 4 lid 1.a van de Schepenwet en artikel 67 lid 1 van het Schepenbesluit 2004.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein. Door zijn handelen en nalaten heeft hij 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 als door de inspecteur geëist op zichzelf genomen een passende sanctie. Redenen om daar niettemin sterk ten voordele van betrokkene van af te wijken zijn onder andere: (i) de omstandigheid dat zich geen ongelukken hebben voorgedaan;



(ii) het feit dat het grondcontact weliswaar getuigt van (zeer) onzeemanschappelijk gedrag, maar geen opzettelijk begane fout betrof, terwijl de twee overige verwijten niet (geheel) los kunnen worden gezien van de rol van de rederij in dezen; (iii) het gegeven dat betrokkene het incident wel meteen aan de rederij heeft gemeld en voor de hand had gelegen indien de rederij die melding direct (en niet eerst na verloop van dagen) had doorgeleid; (iv) betrokkene ter zake van de gronding een forse disciplinaire straf heeft gekregen van de rederij, die hem overigens zelf heeft opgedragen/voorgesteld om na het incident de tocht naar Halifax te maken, iets dat de eigen verantwoordelijkheid van betrokkene als kapitein daarvoor weliswaar geenszins wegneemt, maar, naar mag worden aangenomen, van invloed zal zijn bij de (verkeerde) keuze die betrokkene ter zake heeft gemaakt; (v) het feit dat betrokkene er blijk van heeft gegeven het laakbare van zijn handelen en nalaten in te zien en (vi) tot slot de omstandigheid dat het hele gebeuren en de nasleep ervan hem ernstig psychisch hebben aangegrepen. Alles afwegende ziet het Tuchtcollege aanleiding tot oplegging van een gedeeltelijk voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van na te melden duur. Toegevoegd wordt nog, ten overvloede, dat die maatregel niet (nog) lichter zou zijn uitgevallen indien een of twee van de drie verwijten (meer specifiek het doorvaren/niet tijdig melden) niet bewezen/toerekenbaar zouden zijn geacht.

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 (2) maanden;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van één (1) maand 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. J.M. van der Klooster, plv. voorzitter, H. van der Laan en R.A. Oppelaar, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 26 april 2017.

J.M. van der Klooster
plv. 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.