



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 25 APRIL 2018 (NR. 2 VAN 2018)
IN DE ZAAK 2018.V2-FIDUCIA**

Op het verzoek van:

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

tegen

C.N. v.d. M.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 26 januari 2018 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 Fiducia. Bij het verzoekschrift waren twaalf 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 maar wel een reactie per e-mail d.d. 10 februari 2018. Deze reactie is doorgestuurd aan de inspecteur.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 23 maart 2018 om 14.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT alsmede betrokkene – laatstgenoemde 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 maart 2018. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is eveneens verschenen.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is – in het kort – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 28 augustus 2017 ontving ILT melding van de Deense autoriteiten dat het Nederlandse zeeschip Fiducia aan de grond was gelopen in Deense wateren in de positie 56°35,88N 010°26,69E.

Betrokkene was op dat moment kapitein.

Het schip is zelfstandig losgekomen. Bij een duikinspectie in de haven van Randers, Denemarken, bleek er geen noemenswaardige schade aan het schip te zijn.

Betrokkene wordt het volgende verweten:

- Ondanks het reële risico op een gronding, ten minste op het laatste deel van de reis, is er geen reisvoorbereiding opgemaakt die voldoet aan de normen van goed zeemanschap; er werden geen gegevens met betrekking tot diepgang, squat en UKC opgenomen;
- Betrokkene was zich zeker bewust van het risico op een gronding, getuige het feit dat hij vanuit die kennis nog extra ballast had gezet teneinde sneller los te komen; hij heeft geen actie ondernomen om het risico op een gronding te elimineren of op zijn minst te verkleinen;
- Kort voor de gronding was betrokkene zich bewust van het feit dat het schip meer ging trillen door verminderde UKC; hij heeft vervolgens geen actie



[ondernemen] om het risico op een gronding te elimineren of op zijn minst te verkleinen.

Aldus heeft betrokkene 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 (artikel 55a Wet zeevarenden).

3. Het standpunt van betrokkene

Van betrokkene is een reactie op het verzoekschrift ontvangen bij de hiervoor genoemde e-mail van 10 februari 2018, waarin niet specifiek wordt ingegaan op het incident en de aan hem gemaakte verwijten.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit twaalf afdrucken met kaartbeelden met de AIS-posities van de Fiducia in Deense kustwateren in de aanloop naar de haven van Randers (bijlage 5B bij het verzoek, p. 18/29), afkomstig van Defence Command Denmark, blijkt onder meer het volgende.

Het Nederlandse vrachtschip Fiducia voer op 25 augustus 2017 vanaf 00:55 uur UTC in Deense wateren in de richting van de haven van Randers, met een snelheid van aanvankelijk ca. 9,9 knopen. Vanaf ca. 01:22 liep de snelheid wat terug tot ca. 7,5 knopen. Omstreeks 01:32:30 liep de snelheid drastisch terug; het schip was toen ongeveer op de positie 56°37,93N 010°26,74E en kwam daar tot stilstand.

Het schip was naar en over een ondieper gedeelte van de zee gevaren, aangeduid als 'Boels Plade'. Nabij de plaats waar het schip tot stilstand kwam was de waterdiepte op de AIS-kaartbeelden aangegeven als 5,5 m.

B. Uit een schermafdruck van de ECDIS aan boord van de Fiducia (bijlage 9 bij het verzoek, p. 37) blijkt onder meer het volgende.

Het schip voer op een rechte koers over het ondiepere water van 'Boels Plade', waarvan de aangegeven waterdieptes lagen tussen 5,0 en 5,6m. De



zeebodem bestond uit "sand". Omstreeks 01:32 uur kwam het schip stil te liggen; nabij die positie was de waterdiepte aangegeven als 5,0 m.

C. In een reisvoorbereiding voor de reis van Sevilla naar Randers (bijlage 10 bij het verzoek, p. 38/46), die is ondertekend door de chief officer en de master, zijn 177 waypoints aangegeven met de aan te houden koersen. In de kolommen voor "draught", "squat" en "UKC" is niets ingevuld.

D. Een kapiteinsverklaring d.d. 26 augustus 2017 van betrokkene (bijlage bij het verzoek, p. 50/51) houdt – zakelijk weergegeven – onder meer het volgende in.

Op 25 augustus 2017 om 03:32 uur LT is het ms. Fiducia op de rede van Randers in Denemarken aan de grond gelopen in de positie 56°37,9'N 010°26,7'E. Ik was kapitein. De stuurman was op wacht, maar ik had de route gemaakt en gecontroleerd. We liepen vast omdat ik te gemakzuchtig was geweest. Ik heb gedacht: er staat meestal wel wat meer water dan er op de kaart staat en als ik vastloop, dan is er nog geen nood.

In de wateren rondom Denemarken is de bodem hoofdzakelijk vlakke zandgrond. Er kan niet zoveel mis gaan. Dat ik mij de risico's ter dege gerealiseerd heb, mag blijken uit het feit dat ik een klein beetje ballast had gezet voordat we op ondiep water kwamen. Dit is dan ook de reden geweest dat wij zonder hulp en zonder schade weer zijn losgekomen.

E. Een verslag van verhoor betrokkene van de ILT, opgemaakt door M. Schipper, senior inspecteur (bijlage 11 bij het verzoek, p. 47/49) houdt onder meer het volgende in als verklaring van betrokkene.

Ik heb inderdaad aangegeven dat ik te gemakzuchtig ben geweest. Ik heb de route welbewust over deze ondiepte gelegd en ben ervan uitgegaan dat er waarschijnlijk wel iets meer water zou staan. We waren wat aan de late kant voor het halen van de afgesproken ETA in de haven. Ik ben me wel bewust geweest van het risico op een gronding, maar vond en vind nog steeds dat, gelet op de zandbodem in Deense wateren, een eventuele gronding zonder



risico was. Ik heb ook nog een beetje ballast gezet. Als we dan vast kwamen te lopen, dan hoopte ik door te ontballasten snel weer los te komen. Ik was niet op wacht, lag in mijn kooi maar was wel wakker. Ik voelde het schip al enige tijd trillen, door een relatief kleine UKC. Ik besef dat ik de stuurman opdracht had moeten geven om verder vaart te minderen, maar tegelijkertijd vond ik de risico's van een gronding niet zo groot. Het klopt dat in de reisvoorbereiding geen gegevens over tij, diepgang, UKC en squat zijn opgenomen. Juist omdat ik de risico's van een gronding niet zo hoog achtte, vond ik deze gegevens minder van belang. Ik ben misschien onvoorzichtig of gemakzuchtig geweest, maar ik vind absoluut niet dat ik roekeloos ben geweest.

F. Betrokkene heeft ter zitting op 23 maart 2018 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

Ik was op 25 augustus 2017 kapitein op het Nederlandse vrachtschip ms. Fiducia (2.862 BRT, lengte 94,70 m, breedte 13,40 m, volbeladen diepgang 5,70).

Het schip was met een lading van 1.400 ton staal op weg van Sevilla in Spanje naar Randers in Denemarken. Bij vertrek was de diepgang voor 5,55 m en achter 5,69 m.

Ik had zelf de reisvoorbereiding gemaakt. Ik probeer altijd de kortste weg te nemen en geen mijl te veel te varen; dat kan dan ook over een ondiepte gaan. De reden daarvoor is het zoveel mogelijk beperken van brandstofverbruik. Iedere mijl extra kost brandstof. Ik had de ondiepte van 'Boels Plade' gezien met aangegeven waterdieptes van ca. 5 m en had bewust de route daaroverheen gepland omdat ik inschatte dat het risico op gronden daar heel klein was. Het is voor mij niet ongewoon om in ondiep water te varen. Het is een kwestie van risicoanalyse. Als de bodem vlak en zanderig is en deze niet steil oploopt, kan er niet zoveel gebeuren als je grondt of raakt. Ik wist welke bodem er daar was.



Ik had extra ballast ingenomen. Je bent dan vrij vlot weer weg na een gronding door te ontballasten. Bovendien staat er meestal wat meer water dan op de kaart is aangegeven. Het risico van voorwerpen op de zeebodem schatte ik laag in.

Het was die nacht tegen laag water aan. Ik had dat ingecalculeerd.

Ik lag voorafgaand aan de gronding in mijn hut. Ik was wakker. Ik voelde het schip al een uur of twee vóór de gronding trillen. Dat was voor mij geen reden om iets te doen, bv. om tegen de stuurman te zeggen dat hij langzamer moest varen. De UKC was eerst nog twee meter en het schip was niet zwaarder gaan trillen. Ik had niet het gevoel dat het schip vast zou komen te zitten. We hebben bewust zo gevaren.

Ik heb inderdaad in eerdere verklaringen aangegeven iets te gemakzuchtig te zijn geweest. Achteraf gezien had ik beter tegen de stuurman kunnen zeggen dat hij boven de ondiepte snelheid moest verminderen.

Er was wel sprake van enige tijdsdruk. We waren wat laat voor onze afspraak met de stuwadoor. Het was kalm weer.

Ik zet in de reisvoorbereiding nooit diepgang, squat en UKC. Daar werken we niet mee. Volgens de AIS-gegevens van de Deense autoriteiten is op de ondiepte met een fikse vaart gevaren (7,5 knopen). Dat is echter lang geen topsnelheid. Ik weet niet wat de squat van het beladen schip daar is bij 7,5 knopen.

We varen vaak op laag water. Op het IJsselmeer en op de Trent bijvoorbeeld. Dan houden we wel een lagere snelheid aan, bv. vijf of zes knopen.

We hebben aan boord alleen ECDIS en geen papieren kaart van dat gebied. Ik weet dat ik met de ECDIS een safety-contour kan instellen, met een alarm. Dat doe ik nooit, want dat geeft dan steeds alarm. Daar zit ik niet op te wachten, zeker niet als ik het druk heb.



De actuele diepgang is opgenomen toen het schip was losgekomen en naar de vlakke was gevaren: voor 5,50 m, achter 5,45 m. Die gegevens kunnen op dit schip op afstand worden afgelezen.

Achteraf gezien, met de wetenschap van nu, had ik het anders moeten doen en had ik wel snelheid verminderd. Het is jammer dat dit gebeurd is. Ik ben nonchalant geweest. Het had niet moeten gebeuren.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

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

Op 25 augustus 2017 omstreeks 3:32 uur LT (1:32 UTC) is het Nederlandse vrachtschip ms. Fiducia (2.862 BRT, lengte 94,70 m, breedte 13,40 m, volbeladen diepgang 5,70) aan de grond gelopen op de ondiepte 'Boels Plade' in Denemarken.

Het schip was met een lading van 1.400 ton staal op weg van Sevilla in Spanje naar Randers in Denemarken. Bij vertrek was de diepgang voor 5,55 m en achter 5,69 m.

Betrokkene had zelf de reisvoorbereiding gemaakt. Hij had de route bewust gepland over de ondiepte 'Boels Plade'. Op de ECDIS-kaart aan boord waren waterdieptes aangegeven tussen 5,0 en 5,6 m. Het schip zou de ondiepte tegen laag water over gaan. Betrokkene was zich wel bewust geweest van het risico op een gronding, maar schatte dat heel klein in. Hij was van mening dat, gelet op de vlakke zandbodem in Deense wateren, een eventuele gronding zonder risico was. Hij had ook nog wat extra ballast gezet – waardoor de diepgang van het schip nog verder toenam – in de verwachting dat het schip, indien het vast zou lopen, door te ontballasten snel weer los zou komen.



Bij de reisvoorbereiding had betrokkene geen aandacht gegeven aan diepgang, squat of UKC.

Betrokkene bevond zich die nacht in zijn hut. De stuurman had de wacht op de brug. Bij het begin van het aan de grond lopen voer het schip met een snelheid van ca. 7,5 knopen. Betrokkene was wakker en had het schip al twee uur voor de gronding voelen trillen. Hij heeft de stuurman echter niet gezegd om snelheid te verminderen of om de route te verleggen. Zoals betrokkene wist, was het toen tegen laag water aan. Nabij de positie van de gronding (56°37,9'N 010°26,7'E) was de op de ECDIS-kaart aan boord aangegeven waterdiepte 5,0 m. Het was kalm weer.

Het schip is bij opkomend water en na het lossen van de extra ballast, op eigen kracht los gekomen en is doorgevaren naar Randers. Bij onderzoek zijn geen gaten of scheuren in de romp gevonden.

Na het loskomen is de actuele diepgang opgenomen: voor 5,50 m, achter 5,45 m.

B. Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene bij het maken van de reisvoorbereiding ten onrechte de route heeft gepland over de ondiepte van 'Boels Plade'. Uit de hiervoor vermelde gegevens van diepgang van de Fiducia en de waterdieptes blijkt zonneklaar dat het risico op een gronding zeer aanzienlijk was, ook wanneer de extra inzinking als gevolg van squat en die door het innemen van extra ballast buiten beschouwing worden gelaten. Aan deze squat en de UKC heeft betrokkene – eveneens ten onrechte – geen enkele aandacht besteed. De aldaar te verwachten squat was betrokkene niet eens bekend.

Toen betrokkene die nacht voelde dat het schip ging trillen – wat wees op een geringe UKC – had hij de stuurman opdracht moeten geven om snelheid te verminderen of om, indien en voor zover nog mogelijk, de route te verleggen om de ondiepte heen. Betrokkene heeft dat, kennelijk bewust, nagelaten



Het Tuchtcollege deelt niet de mening van betrokkene dat een gronding zonder risico was. De aanwezigheid van harde voorwerpen op de zeebodem (zoals stenen, verloren lading, ankers) kan niet als louter denkbeeldig buiten beschouwing worden gelaten. Deze voorwerpen zouden gaten of scheuren in de scheepsromp kunnen veroorzaken, waardoor het drijfvermogen van het schip kon worden aangetast en schadelijke stoffen in zee zouden kunnen terechtkomen. Ook kon de zeebodem plaatselijk minder vlak en zacht zijn, wat bij een gronding eveneens gevolgen kon hebben voor het schip (op de ECDIS-kaart werd behalve van "sand" ook melding gemaakt van "cobble").

Dat door het varen over de ondiepte mogelijk brandstof werd bespaard, acht het Tuchtcollege geen steekhoudend argument voor de gekozen route, waarbij overigens de vraag kan worden gesteld of werkelijk minder brandstof wordt verbruikt wanneer wordt gevaren met een (zeer) geringe UKC. Ook tijdsdruk kan niet worden beschouwd als een deugdelijke reden.

Het welbewust op de koop toe nemen van de zeer grote kans dat een schip als de Fiducia aan de grond loopt op de rede van Randers kan, onder de geldende normale omstandigheden en bij gebreke van enige noodzaak daartoe, geenszins worden beschouwd als goed zeemanschap.

Samenvattend moet worden geconcludeerd dat betrokkene geen goede reisvoorbereiding heeft gemaakt en niet heeft ingegrepen toen dat wel was geboden. De gronding was daarvan het voorzienbare gevolg.

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 (het criterium is derhalve niet of betrokkene 'roekeloos' heeft gehandeld).



6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met de gronding als gevolg.

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

Een deel van deze maatregel zal voorwaardelijk worden opgelegd.

Betrokkene ziet gedeeltelijk het onjuiste van zijn handelwijze in, te weten waar het gaat om het niet opdragen van een vaartvermindering, helaas niet waar het betreft de onjuiste reisvoorbereiding. Daarnaast kan het voorwaardelijke deel van de maatregel werken als aansporing of eventueel als stok achter de deur om in de toekomst anders te handelen.

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 tien weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van vijf 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.



Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, R.A. Oppelaar en J. van Vuuren, leden,
in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 25 april 2018.

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.C.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.