



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 4 JULI 2018 (NR. 7 VAN 2018)
IN DE ZAAK 2018.V3-RUYTER**

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

A.V. L.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 8 februari 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 Ruyter. Bij het verzoekschrift waren 22 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief in de Engelse taal (zowel aangetekend als per gewone post) kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een vertaling van het verzoekschrift met bijlagen in de Engelse taal, en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen verweerschrift noch enige andere reactie ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 13 juni 2018 om 13.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT alsmede betrokkene – laatstgenoemde in de Engelse taal en 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 13 juni 2018. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is niet verschenen. Betrokkene heeft per e-mail laten weten dat hij niet op de zitting zou komen. Tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

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

Op 10 oktober 2017 omstreeks 23:00 uur is het Nederlandse zeeschip Ruyter aan de grond gelopen aan de noordzijde van Rathlin Island (Noord-Ierland). Ten tijde van de gronding was betrokkene kapitein en officier van de wacht, maar hij was niet op de brug. Er was ook geen extra uitkijk. Betrokkene bevond zich in kennelijke staat van dronkenschap en ook na de gronding heeft hij niet opgetreden zoals van een kapitein verwacht had mogen worden.

Het schip is zelfstandig losgekomen en doorgevaren naar de bestemmingshaven Warrenpoint. Er bleek substantiële schade aan het schip te zijn.

Betrokkene wordt het volgende verweten:

1. betrokkene bevond zich tijdens zijn wacht in kennelijke staat van dronkenschap;
2. betrokkene heeft niets gedaan om de ontstane noodsituatie het hoofd te bieden, ook niet toen zich een tweede noodsituatie aandeede; hij heeft het



volledig overgelaten aan de eerste stuurman, die zich genoodzaakt voelde het commando over te nemen;

3. betrokkene heeft niet de uitkijk en de wacht gehouden zoals een goed zeeman betaamt;

4. betrokkene heeft niet gezorgd voor een extra uitkijk tijdens de donkere uren.

Aldus heeft hij gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap als bedoeld in artikel 55a van de Wet zeevarenden.

3. Het standpunt van betrokkene

Van betrokkene is geen reactie op het verzoek en het aan hem gerichte verwijt ontvangen.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Volgens de bij het verzoek gevoegde stukken en openbare bronnen waren de scheepsgegevens van het zeeschip Ruyter: Nederlands vrachtschip (kustvaartuig) van 2528 BRT, lengte 89,99 m, breedte 12,5 m, bouwjaar 2006.

B. In een document Emergency Response Procedure van de ISM Manager van het schip (bijlage 4 bij het verzoek p. 15) is – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer vermeld dat de Ruyter op 10 oktober 2017 onderweg was van Lomonosov naar Warrenpoint met een lading van ca. 4.700 m³ hout.

Om 23:23 uur werd van het schip de melding ontvangen dat het op Rathlin Island aan de grond was gelopen. Om 00:28 was het schip weer van de rotsen en daarna is het met bijstand van de kustwacht naar Warrenpoint gevaren, ETA aldaar 13:00 uur.

C. In een kapiteinsverklaring (bijlage 13 bij het verzoek, p. 39), ondertekend door de kapitein – betrokkene – en de eerste en tweede



stuurman, is – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer vermeld dat de Ruyter op 10 oktober 2017 om 23:20 uur aan de grond is gelopen op Rathlin Island in St. George Strait [Noord-Ierland], in de positie 055°18'664N, 006°14'987W.

De weersomstandigheden waren: wind ZW 7 Bft., deining 3 m, regen.

D. Op een pagina van het scheepsdagboek (bijlage 10 bij het verzoek, p. 32) is vermeld dat het schip aan de grond liep in genoemde positie, met een kaartdiepte van 3,6 m, bij een diepgang van 4,4 m voor en 4,8 m achter. Blijkens een [ECDIS-]schermafdruck van de door het schip afgelegde vaarweg (bijlage 11 bij het verzoek, p. 34) en een weergave van het navigational system log van het schip (bijlage 16 bij het verzoek, p. 44/58) was het schip gedurende langere tijd (ca. 73 minuten) in een min of meer rechte lijn naar Rathlin Island toe gevaren.

Uit het system log blijkt dat het schip gedurende ruim een uur tot de gronding een snelheid had van ca. 9 knopen.

E. Een verklaring van de eerste stuurman (bijlage 14 bij het verzoek, p. 40/41) houdt – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende in.

Op 10 oktober 2017 23:20 uur werd ik wakker van een vreemd geluid en trillingen. Ik rende naar de brug, vlak achter de tweede stuurman. Toen ik om 20:22 uur op de brug kwam, realiseerde ik me dat het schip aan de grond zat. De kapitein was niet aanwezig. Het algemeen alarm werd aangezet. De bemanning kwam op de brug.

Om 23:24 uur begon de bemanning het schip te onderzoeken. Er kwam een enorme golf over het achterschip. Er ging een brandalarm af. Ik ben gaan kijken. Er stond water op diverse plaatsen in de accommodatie. Ik zag geen brand en ik ben teruggegaan naar de brug. De bootsman controleerde de tanks en ruimtes in het voorschip. Hij liet via de VHF naar de brug weten dat de voorpiek beschadigd was en dat daar water in kwam (1,5 m). Andere ruimtes waren droog.



Ik ging naar het voorschip. In de boegschroefruimte stond water en er kwam voortdurend water naar binnen. Er was een scheur in het voorste schot aan stuurboord.

Om 00:10 uur was de inspectie klaar. Het schip werd door golven naar de rotsen geduwd en draaide langzaam over bakboord. Langer in die positie blijven was zeer gevaarlijk. Ik nam het besluit daar weg te gaan.

Om 00:14 uur was de hele bemanning op de brug met beschermende uitrusting.

Het schip lag met de bakboordzijde en voorste deel op de rotsen. De motor werd op achteruit gezet. Het schip begon te bewegen en draaide over bakboord. Golven brachten het voorschip naar de rotsen. Het schip had een slagzij van ca. 40° naar stuurboord. De deklading verschoof naar stuurboord. Het achterschip ging ook naar de rotsen. Het zicht was erg slecht. De keien lagen 30 m van het achterschip. Het schip draaide. Er werden enkele stoten vooruit gegeven. Daarna werd weer vol achteruit gegeven.

Om 00:30 uur kwam het schip uit zijn gevaarlijke positie.

Ik verliet de brug en ging naar het voorschip om de toestand daar te onderzoeken. Om 01:00 uur hoorde ik van de tweede stuurman dat het brandalarm in de machinekamer afging. Ik ging naar de machinekamer en zag rook komen uit het achterdeel van de schroefasgenerator. Dit werd vervolgens met water gekoeld.

De motor werd weer gestart en op 70% vooruit gezet. Daarna voer het schip naar de haven van bestemming.

Gedurende de noodsituatie besepte de kapitein niet wat er met het schip gebeurde. Hij was vreselijk dronken.

F. Een verklaring van de tweede stuurman (bijlage 15 bij het verzoek; p. 42/43) houdt – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende in.

Op 10 oktober 2017 23:20 uur werd ik wakker van een vreemd geluid en trillingen. Ik rende naar de brug. Ik zag dat het schip aan de grond zat. Er was niemand op de brug; de motor draaide op 80% vooruit. Enige seconden later kwam ook de eerste stuurman naar boven en daarna de kapitein. Ik



stopte de motor en zette het algemeen alarm aan en gaf via het omroepsysteem informatie aan de bemanning. Samen met de eerste stuurman instrueerde ik de hele bemanning over de situatie.

Om 23:25 uur ging de bemanning alle ruimtes en de accommodatie controleren; er werd verslag gedaan via de VHF. Ik informeerde de kustwacht in Belfast.

Ik merkte dat de situatie zelfs nog gevaarlijker werd, vanwege de deining en de weersomstandigheden. Het achterschip werd overspoeld door golven en het was gevaarlijk om daar langs te gaan; een matroos werd bijna overboord gespoeld.

Van tijd tot tijd rapporteerde ik aan de kustwacht. Van de kant van de kapitein was er geen enkele actie. De eerste stuurman nam de leiding over. Door het weer kwam er ook water in de accommodatie en de machinekamer. Om 00:20 uur was de inspectie voltooid. De motor was gereed en besloten werd om het schip weer vlot te krijgen door volaan achteruit te geven; een andere mogelijkheid was er toen ook niet omdat het schip begon te draaien en het gevaar bestond dat het stuurgerei en de schroef beschadigd zouden worden. De eerste stuurman manoeuvreerde; de gehele bemanning was op de brug met beschermende uitrusting en klaar om het schip te verlaten.

Om 00:38 uur kwam het schip vlot. Ik nam de besturing over van de eerste stuurman, die aan dek ging om de toestand te inspecteren. Er kwam een reddingboot bij het schip. We gingen met 70% vooruit. Het weer was steeds slecht met een ruwe zee.

Om 01:00 uur ging het brandalarm. Ik stopte de motor en informeerde de bemanning over brand in de machinekamer. De eerste stuurman en bemanningsleden gingen naar beneden om dit te onderzoeken. Ik had de leiding op de brug.

Om 01:11 werd de motor weer gestart. Ik nam de besturing op de brug over. Ik zette de voortstuwing op 15%. Ik had contact met de kustwacht. Om 01:45 zette ik de voortstuwing op 70% vooruit. We voeren naar de plaats van bestemming.



Nadat het brandalarm was afgegaan en ik via het omroepsysteem had omgeroepen dat er brand was in de machinekamer, kwam de kapitein zelfs niet uit zijn hut.

G. In een krantenartikel (bijlage 19 bij het verzoek, p. 77) staat – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende.

Bij de Armagh Court werd een strafzaak behandeld tegen betrokkene terzake van de gronding van de Ruyter. Hem werden door de Maritime Coastal Agency twee feiten tenlastegelegd: (1) dat hij had nagelaten behoorlijke uitkijk te houden om gevaar voor aanvaring te beoordelen, (2) dat hij had nagelaten om tijdens de donkere uren te zorgen voor voldoende uitkijk. Betrokkene erkende beide feiten.

De rechter zei dat betrokkene de brug had verlaten terwijl het schip de kust van Noord-Ierland naderde. Door de radar en het vuur op Rathlin Island had het hem duidelijk moeten zijn dat hij dicht bij de kust kwam. De rechter zei dat betrokkene het geluk had dat het schip op een ondiep stuk onder de rotsen was gelopen en dat men in korte tijd los had kunnen komen, zonder dat iemand aan boord gewond was geraakt. De rechter zei dat hij de overtuiging had gekregen dat er geen alcohol in het spel was ("*he was satisfied alcohol was not involved*"), waarbij overigens niet is vermeld hoe de rechter tot dat oordeel was gekomen.

Aan betrokkene werden twee boetes opgelegd van elk £ 500.

Uit het verslag valt af te leiden dat deze boetes nog dezelfde dag zijn betaald.

H. In een audit report van RINA UK Ltd (bijlage 8 bij het verzoek, p. 30) is – zakelijk weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende vermeld.

De kapitein, verantwoordelijk voor de gronding, is ontslagen en vervangen. De kapitein heeft verklaard dat hij voor zijn wacht alcohol gebruikte ("*has declared to use alcohol before his watch*").

Niet is vermeld wanneer en tegen wie betrokkene dat had verklaard en wat die verklaring precies betekende.



6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak met een voldoende mate van zekerheid het navolgende gebleken. Het Nederlandse zeeschip Ruyter (2528 BRT, lengte 89,99 m, breedte 12,5 m) was op 10 oktober 2017 met een lading hout op weg van Lomonosov (Sint-Petersburg, Rusland) naar Warrenpoint (Noord-Ierland). Betrokkene was kapitein. Hij had de brugwacht van 20:00 tot 24:00 uur.

Om 23:20 uur is het schip aan de Noord-Ierse kust aan de noordzijde van Rathlin Island aan de grond gelopen, naar het Tuchtcollege begrijpt: op een ondiep stuk onderaan de rotsen. Het schip was daar gedurende langere tijd op een min of meer rechte koers en met een snelheid van ca. 9 knopen naartoe gevaren. Het was donker en het weer was slecht: wind ZW 7, ruwe zee, golfhoogte 3 m en regen.

De eerste en tweede stuurman renden meteen na de gronding naar de brug. Daar was niemand, terwijl de motor op 80% vooruit draaide. Even later kwam de kapitein naar de brug, evenals alle andere bemanningsleden. De tweede stuurman had meteen de motor op stop gezet.

De eerste stuurman gaf instructies en de bemanning ging het schip inspecteren. Het bleek dat water de boegschroefruimte instroomde. Tevens sloegen er golven over het achterschip, waardoor water de accommodatie en de machinekamer inkwam.

De kustwacht in Belfast werd op de hoogte gesteld.

De eerste stuurman had de leiding op het schip op zich genomen. Van de kant van de kapitein kwam geen enkele actie.

Het schip bevond zich, mede door de slechte (weers)omstandigheden in een gevaarlijke situatie. De eerste stuurman besloot dat het schip daar weg moest.



De motor werd gestart en er werd achteruit gegeven. De eerste stuurman manoeuvreerde. De bemanning was op de brug met beschermende uitrusting en was klaar om het schip te verlaten.

Het schip lag met de bakboordzijde en het voorste deel tegen de rotsen. Het schip begon te bewegen en draaide over bakboord. Golven brachten het voorschip naar de rotsen. Het schip had een slagzij van ca. 40° naar stuurboord. De deklading verschoof naar stuurboord. Het achterschip ging ook naar de rotsen. Het zicht was erg slecht. Er werd vol achteruit gegeven.

Na enige tijd kwam het schip vlot – mogelijk mede door wassend water – en kon het uit zijn gevaarlijke positie weggkomen.

De tweede stuurman nam de wacht over. Het schip voer met 70% vermogen weg. Het weer bleef slecht met een ruwe zee.

Om 01:00 uur ging het brandalarm. De tweede stuurman stopte de motor en informeerde via het omroepsysteem de bemanning over brand in de machinekamer. De eerste stuurman en bemanningsleden gingen naar beneden om dit te onderzoeken. Er kwam rook uit de schroefasgenerator. Deze werd met water gekoeld. De tweede stuurman had de leiding op de brug. Hij had regelmatig contact met de kustwacht.

Nadat het brandalarm was afgegaan en via het omroepsysteem was meegedeeld dat er brand was in de machinekamer, kwam de kapitein zelfs niet uit zijn hut.

Om 01:11 werd de motor weer gestart. De voortstuwing werd op 15% gezet. Besloten werd om naar de plaats van bestemming te varen en het schip is met beperkt vermogen (70% vanaf 01:45 uur) en met bijstand van de kustwacht naar Warrenpoint gevaren. Aankomst aldaar op 11 oktober 2017 omstreeks 13:30 uur.

Gedurende de noodsituatie aan boord gaf betrokkene er geen blijk van dat hij zich realiseerde wat er gebeurde.

De eerste stuurman verklaarde dat betrokkene zwaar beschonken was.



Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan. Het schip heeft daarentegen ernstige schade opgelopen. Er zijn kennelijk geen schadelijke stoffen in zee of op de kust terechtgekomen. Niet blijkt dat het overige scheepvaartverkeer in gevaar is gebracht. Wel is een reddingboot naar de plaats van de gronding gevaren; de bemanning van de Ruyter is echter aan boord van dat schip gebleven.

B. Uit het vorenstaande blijkt dat het schip gedurende langere tijd, ca. één uur, op een rechte koers en met een flinke vaart op Rathlin Island is afgevaren en daar op de rotskust is gelopen. Hieruit en uit het feit dat de beide stuurlieden meteen na de gronding constateerden dat er niemand op de brug was, kan worden afgeleid dat betrokkene, die toen de brugwacht had, zich al geruime tijd voor de gronding niet op de brug had bevonden, zich niet had bezig gehouden met de navigatie, geen uitkijk had gehouden, niet had bemerkt dat het schip recht op de rotsen afkoerste en geen maatregelen had genomen om een gronding te voorkomen. Dit alles speelde zich af tijdens donkere uren, in het vaargebied tussen Noord-Ierland en Schotland met veel onregelmatig gevormde rotskusten, en bij slechte (weers)omstandigheden. Er was geen bemanningslid als extra uitkijk geplaatst.

Na de gronding heeft betrokkene in het geheel niets gedaan, terwijl het schip in een noodsituatie verkeerde. De eerste stuurman moest de leiding op zich nemen. Hij werd daarbij terzijde gestaan door de tweede stuurman. De schade werd opgenomen en besloten werd om uit de gevaarlijke situatie weg te komen. Dat is uiteindelijk ook gelukt onder leiding van de eerste stuurman.

Toen het schip daarna onderweg was naar Warrenpoint, ging het brandalarm van de machinekamer. Blijkbaar was dat veroorzaakt door de schroefasgenerator. Daarvoor zijn maatregelen genomen, opnieuw onder leiding van de eerste stuurman. Ook toen hield betrokkene zich geheel afzijdig.



C. Geconcludeerd moet worden dat betrokkene gedurende langere tijd volledig heeft gefaald bij de navigatie, met de gronding als gevolg. Ook daarna, tijdens de noodsituatie toen het schip tegen de rotsen aan de grond zat en daar weg moest, en eveneens toen later het brandalarm afging, heeft hij op geen enkele wijze zijn taak als gezagvoerder vervuld. Betrokkene heeft zich een slechte navigatieofficier en een slechte kapitein betoond. Door betrokkene is geen enkele verklaring gegeven voor zijn gedrag, noch schriftelijk, noch mondeling, ook niet ter zitting van het Tuchtcollege.

Betrokkene heeft gehandeld in strijd met de voorschriften van de STCW-Code inzake de navigatiewacht, in het bijzonder de verplichting om steeds goede uitkijk te houden en de brug niet te verlaten (Chapter VIII, Section A-VIII/2, Part 4 en 4-1, artikelen 10, 14, 16, 24 en 32) en met de voorschriften 2 en 5 van de International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (voorzorgsmaatregel volgens goed zeemanschap en goede uitkijk). Goed zeemanschap bracht ook mee dat er tijdens de donkere uren, zeker in dat vaargebied en bij slecht weer, op de brug naast de wachtdoende officier een extra uitkijk aanwezig was; in dit verband kan worden verwezen naar de Marine Guidance Note 315 (M) van de Britse Maritime and Coastguard Agency van februari 2006.

De gedragingen en de houding van betrokkene leveren tevens 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.

D. Het Tuchtcollege acht niet met een – voor een dergelijk ernstig feit vereiste – voldoende mate van zekerheid gebleken dat betrokkene zich tijdens zijn wacht (en daarna) in kennelijke staat van dronkenschap bevond.



Alleen de eerste stuurman heeft verklaard dat betrokkene zwaar beschonken was.

In het rapport van RINA staat wel dat betrokkene heeft verklaard dat hij voor zijn wacht alcohol gebruikte, doch deze verklaring roept de vraag op waarop deze verklaring precies doelt.

Daartegenover staat dat de tweede stuurman over alcoholgebruik en dronkenschap niets heeft verklaard, terwijl dat wel voor de hand had gelegen als reden voor het in gebreke blijven van betrokkene waarover deze stuurman wel het nodige heeft verklaard.

In het krantenartikel is vermeld dat de rechter van de Armagh Court van oordeel was dat er bij de gronding geen alcohol in het spel was geweest.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege komt tot het oordeel dat betrokkene hoogst ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als officier van de wacht en in zijn functie als kapitein.

Door zijn uiterst laakbaar gedrag als officier van de wacht en de daardoor veroorzaakte gronding heeft hij de opvarenden en het schip in groot gevaar gebracht en daarbij ook de lading en de omgeving. Daarna heeft hij het als gezagvoerder geheel laten afweten gedurende de toen zeer gevaarlijke toestand waarin het schip verkeerde en later bij het brandalarm.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is de maximaal op te leggen schorsing van de vaarbevoegdheid van twee jaar op zijn plaats.

Het Tuchtcollege neemt hierbij in aanmerking dat betrokkene door de Noord-Ierse rechter strafrechtelijk is veroordeeld ter zake van (1) het niet houden van goede uitkijk en (2) het niet zorgen voor voldoende uitkijk gedurende de donkere uren, tot twee geldboetes van £ 500,-. Ook is rekening gehouden met de omstandigheid dat betrokkene uit zijn functie is ontheven.



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 jaar;
- verklaart de bezwaren voor het overige ongegrond.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, C.R. Tromp en D. Roest, leden,
in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 4 juli 2018.

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.