



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
23 DECEMBER 2022 (NR. 7 VAN 2022) IN DE ZAAK 2022.V4–NJORD**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. B.A.C. van Geest,
senior inspecteur ILT/Ongevallen onderzoek scheepvaart en administratieve
controles (Zwijndrecht);

tegen

D. V.,

betrokkene,

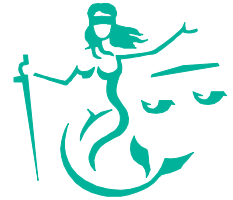
raadsman: mr. A. Jumelet.

1. Het verloop van de procedure

Op 18 maart 2022 ontving het Tuchtcollege van ing. B.A.C. van Geest
voornoemd (hierna: de inspecteur) een schriftelijk verzoek (met bijlagen) tot
tuchtrechtelijke behandeling. Het verzoek is gericht tegen betrokkene als
kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Njord.

Het Tuchtcollege heeft betrokkene op de hoogte gesteld van het verzoek en
hem een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen doen toekomen, onder
vermelding dat hij de mogelijkheid heeft een verweerschrift in te dienen.

Van de raadsman van betrokkene is op 3 juni 2022 een verweerschrift
ontvangen. De inspecteur heeft op 17 juni 2022 gerepliceerd, waarna door
de raadsman van betrokkene op 30 juni 2022 is gedupliceerd.
De voorzitter van het Tuchtcollege heeft bepaald dat de mondelinge
behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 25 november 2022 om 10.30



uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam. Op de zitting die toen heeft plaatsgevonden is de inspecteur ter zitting verschenen, samen met ing. K. van der Wall, senior inspecteur ILT. Betrokkene is eveneens verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval:

Op donderdagavond 18 november 2021 is de Njord kort na vertrek uit Brevik (Noorwegen) bij Bjorkaybaersground aan de grond gelopen. Het schip, waarvan de bestemming Bremerhaven was, werd op dat moment bestuurd door een aan boord aanwezige loods. Die deed dat met de stuurautomaat. Bij vertrek was het zicht slecht. De diepgang voor was toen 5,9 meter en achter 6,1 meter (zomerdiepgang 7,30 meter).

De Njord (IMO nummer 9349227) is een Nederlands container schip, eigendom van Njord Shipping te Sneek.

Het schip is in het jaar 2007 gebouwd, is 142 meter lang en 21 meter breed en heeft een bruto tonnage van 7720. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning uit zestien personen.

3. Het bezwaar van de inspecteur

De Inspecteur verwijt betrokkene als kapitein van de Njord een handelen of nagelaten 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 of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet Zeevarenden).

Het bezwaar van de inspecteur tegen de betrokkene bestaat uit de volgende elementen:



- i. Het vertrek is niet uitgesteld voor het aanpassen van de route die anders was dan in de reisvoorbereiding.
- ii. Er werd geen gebruik gemaakt van Parallel Index methode op de radar, terwijl de sectorlichten niet zichtbaar waren door de mist.
- iii. Er stond maar 1 stuurmachinepomp bij in een gebied waar de navigatie voorzichtigheid gebod vanwege grote koersveranderingen en mist.
- iv. Er werd niet op de hand gestuurd in een gebied waar de navigatie voorzichtigheid gebod vanwege grote koersveranderingen en mist.
- v. Er werd een ECS aan boord gebruikt voor navigatiedoeleinden. Deze was hier echter niet voor goedgekeurd en kon derhalve niet dienen als vervanging van een ECDIS.
- vi. Het schip is onder gezag van de betrokkene aan de grond geraakt.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur, zonder daarbij volledigheid na te streven:

- Schepenbesluit 2004 artikel 61, 1e lid
- SOLAS V Regulation 24 – Use of heading and/or track control systems
- SOLAS V Regulation 25 – operation of steering gear
- SOLAS V Regulation 34 – Safe navigation and avoidance of dangerous situations
- STCW code part A Chapter VIII – section A–VIII/2 part 2 – voyage planning
- STCW code part A Chapter VIII – section A–VIII/2 part 4 – watchkeeping at sea

De eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 4 weken waarvan 2 weken voorwaardelijk.



4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene stelt onder andere: dat hij al 36 jaar als kapitein vaart, zelf nog bij geen enkel incident betrokken was geweest, in de meeste vaargebieden van het schip een loods ontheffing heeft en, juist daar waar een verplichting gold om wel een loods te nemen, te maken krijgt met een gronding. Het beleid van de loods heeft daar in belangrijke mate aan bijgedragen, aldus betrokkene. In dat verband noemt betrokkene het besluit van de loods om op de autopilot te varen, ondanks herhaaldelijke voorstellen van betrokkene om over te gaan op handbesturing. Betrokkene meent daarnaast dat voor meerdere van de door de inspecteur genoemde bezwaren geldt dat een oorzakelijk verband met de gronding ontbreekt. Verder vraagt betrokkene er aandacht voor dat de gronding niet heeft geleid tot personenschade, schade aan het milieu of de overige scheepvaart, maar wel tot fors financieel nadeel voor hemzelf als indirect eigenaar van het schip, met name door misgelopen vracht vanwege een wekenlang verblijf op de werf (in Szczecin) van het schip na de gronding.

Als formeel aspect noemt hij nog dat de inspecteur hem niet meteen al bij de eerste ondervraging de cautie heeft gegeven.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 Bewijsmiddelen

- A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend:
Het klopt dat sprake is geweest van een gronding van de Njord bij Bjorkaybaersground. Dat was op 18 november 2021 iets na 22.00 uur, kort na het vertrek uit Brevik. Door de gronding ontstond een lekkage aan de voorpiek. Nadat we 2 ballasttanks hadden leeggepompt, kwam het schip, na ongeveer een uur, eigener beweging weer vrij. Voor mij was het de eerste keer dat ik Brevik aandeed. Brevik zat niet in de vaste route van het schip; die loopt van Oslo direct naar Bremerhaven. Nu kwam Brevik erbij. Het wordt dan wel druk. Inkomend zouden we de noordelijke route nemen, maar de loods die de binnenkomst deed nam



de zuidelijke route. Daarom gingen we ervan uit dat bij vertrek uit Brevik naar Bremerhaven eveneens de zuidelijke route zou worden gevolgd. Dat vertrek uit Brevik was gepland om 21.00 uur. Door problemen met het binnenhalen van de gangway konden we pas een klein uur later vertrekken. Het was inmiddels mistig geworden. Op het moment dat we losgooiden en de loods, die overigens al vanaf 21.00 aan boord was, het vertrek doorgaf aan Vessel Traffic Services (VTS) Brevik kreeg hij van VTS te horen dat vanwege de mist de noordelijke route moest worden genomen. Er was echter geen reisvoorbereiding/voyage plan gebaseerd op die noordelijke vertrekroute. Ook was er geen gelegenheid meer om deze alsnog te maken. De loods, die na het vertrek de besturing overnam en daarbij de autopilot gebruikte, vond dat geen probleem. Overigens stond de noordelijke route wel in de kaart, maar dan 180 graden omgekeerd; we zouden aanvankelijk immers via de noordelijke route binnenkomen. De zuidelijke route is eenvoudiger; de noordelijke route kende een groot aantal koerswijzigingen. De eerste draai – bocht naar bakboord – kwam al binnen 8 minuten. We zaten toen in dichte mist. De sectorlichten waren daardoor niet te zien. Met de loods was niet besproken wanneer en waar hij de draai naar bakboord zou inzetten. Zelf zat ik achter de stuurboord radar. Verder was de eerste stuurman op de brug. Persoonlijk geef ik de voorkeur aan handbesturing, maar de loods voelde zich daar niet comfortabel bij. De loods heeft de bocht te laat ingezet en te langzaam gedraaid; het schip draaide wel, maar met een rate of turn van 20 graden ging het niet snel genoeg. Toen ik zag dat het schip te langzaam draaide zette ik de 2^e stuurmachine bij en stelde ik de loods voor, zelfs tot driemaal toe, om over te gaan op handsturen. Pas bij de derde keer stemde de loods daarmee in. Het was toen echter te laat.

Er was geen ECDIS aan boord, wel een ECS. Ik weet dat die niet voor de navigatie mag worden gebruikt. Over mijn eigen rol in het geheel zeg ik dat ik als kapitein verantwoordelijk was en dat ik had moeten ingrijpen.



Ik had de loods moeten overrulen en met hem de bocht(en) moeten doornemen, eens te meer nu het mistig was.

- B. Een mededeling van klassebureau Veritas bij e-mailbericht van 19 november 2022 aan ILT dat van de manager van de Njord was vernomen dat dit schip de avond ervoor een gronding had gehad en daarbij een lek in de voorpiek had opgelopen. ILT werd verzocht om toestemming voor een reis die naar de werf leidde.
- C. Een door betrokkene opgesteld/ondertekend 'Statement of facts regarding grounding of M/V Njord 18-11-2021 in Brevik', voor zover inhoudende:
'Fog came up quickly, we had some delay due to problems picking up gangway. [...] After reporting to VTS Brevik, the VTS obligated us to sail the North route due to fog. [...] Alteration of route was discussed with pilot and was no problem, he knew the situation and the route. [...] Vessel is not equipped with Ecdis, but paper charts and 1 ECS which is not for navigational use. So the only means of navigation was radar and local knowledge of the pilot on board. [...] Departure 21:55 lt. Captain maneuvering from berth on hand steering, pilot taking over after departure on autopilot. Pilot asked for speed 8 knots. Informed pilot again on max rate of turn of autopilot and the possibility of hand steering with rate of turn indicator. According pilot this was not necessary, he was not comfortable with hand steering. [...] Pilot did not discuss when or where to start the turn and it seems he did not had a wheel over point. For captain was not clear what was the plan of the pilot. 22:09 pilot started to make a turn to port. Captain proposed 3 times to take over on hand steering because ship was turning to slow. The third time pilot said to take over on hand steering but after 30 sec Vessel ran aground at Bjorkaybaensground on 22:12. [...]
- D. Een door de eerste stuurman opgesteld/ondertekend 'Statement Brevik grounding with M/V Njord', voor zover inhoudende:



'We were ordered to leave Brevik at 2100. Due to issues with picking up our gangway we departed 21:55. The visibility was very poor due to dense fog. [...] The maneuvering was done by the captain [...] The pilot took over in the center and there was a discussion between the captain and the pilot about what route to take. Our vessel had sailed the southern route inbound and expected to go out the same way. The pilot explained that the VTS won't give permission to take this route in poor visibility. We didn't alter our route because the pilot said that it won't be a problem if he could keep an eye on our training ECS system. [...] He requested a speed of 8 kn and steering control on autopilot. The captain informed the pilot about the max rate of turn setting from our auto pilot. [...] The captain noticed that the pilot was turning and suggested to take her over on hand due to the rate of turn limitation from the auto pilot. The pilot said it would be OK to keep her on auto pilot and the captain repeated himself a few times. At some point during the turn the pilot noticed our vessel wasn't turning as he thought it would and suggested to take her over on hand steering. Chief mate changed to hand steering and the captain took over. The moment the vessel was taking over on hand the captain noticed a green buoy on SB side and asked the pilot if it was OK. The pilot told it was not OK [...] and started to panic [...] The pilot ordered to give hard rudder PS. We had impact with Bjorkaybaensground. [...]'

5.2 Overwegingen

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken. De Njord is op donderdagavond 18 november 2021 omstreeks 22.12 uur LT even buiten Brevik (Noorwegen) aan de grond gelopen. Het schip was kort daarvoor, omstreeks 21.55 uur LT, vanuit Brevik vertrokken met bestemming Bremerhaven en werd bestuurd door een Noorse loods, die daarbij de automatische piloot gebruikte. Het was erg mistig (de sectorlichten waren door de mist niet te zien). De gronding vond plaats nadat de loods omstreeks



22.09 uur LT een draai naar bakboord had ingezet. Betrokkene – die zich samen met de eerste stuurman bij de loods op de brug bevond – heeft gezien dat de bocht te laat werd ingezet en dat er te langzaam werd gedraaid. Hij heeft de loods herhaaldelijk voorgesteld om over te schakelen op handbesturing, maar de loods voelde zich daar niet comfortabel bij. Uiteindelijk heeft betrokkene de 2^e stuurmachine bijgezet en de besturing van de loods overgenomen, waarbij werd overgegaan op handbesturing. Dat heeft niet meer mogen baten; 30 seconden later zat het schip bij Bjorkaybaersground aan de grond. Bij die gronding ontstond een lek in de voorpiek van het schip. Het schip is ongeveer een uur later, na het leegpompen van twee ballasttanks, eigener beweging losgekomen. Persoonlijke ongelukken hebben zich niet voorgedaan. De enige schade was die aan het schip zelf. Behalve de kosten van het herstel zijn inkomsten gedeerd over de relatief lange reparatieduur. Omdat betrokkene indirect eigenaar van het schip is ondervond hij daarvan financieel nadeel.

De inspecteur heeft verscheidene bezwaren geformuleerd tegen betrokkene. Voor het Tuchtcollege weegt het zwaarst dat betrokkene – die wist dat het schip traag draaide op de (door de loods bediende) automaat en ermee bekend was of had moeten zijn dat er weldra een scherpe koerswijziging aankwam – (i) de loods niet ruim voor het naderen/inzetten van die scherpe bocht dringend heeft gewaarschuwd voor dit trage draaien bij gebruik van de automaat en (ii) de loods niet heeft ‘overruled’, door tijdig en kordaat op te treden/in te grijpen bij uitblijven van een adequate reactie van de loods. Het is deze nalatigheid – dus het niet indringend waarschuwen en niet tijdig ingrijpen – die in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de gronding. Betrokkene had ook eerder kunnen zien/inschatten dat, zelfs bij een maximale draaisnelheid op de automaat, de bocht niet zou worden gehaald, gegeven de snelheid waarmee gevaren werd. Eerder overschakelen op handbesturing was dan ook geboden.

Toegevoegd wordt nog dat, naar moet worden aangenomen, een acute noodzaak tot handelend optreden voorkomen had kunnen worden indien tevoren afstemming had plaatsgevonden over de te volgen afwijkende route



binnen het aanwezige brugteam (kapitein, loods, eerste stuurman). Nu was bij betrokkene – die niet eerder ter plaatse had gevaren – onbekend waar en hoe de eerste scherpe bocht naar bakboord zou worden genomen in de dichte mist. Volgens zijn kapiteinsverklaring wist hij niet wat de loods deed. Een dergelijke situatie dient te allen tijde te worden voorkomen. De verantwoordelijkheid daarvoor rustte in de eerste plaats bij betrokkene als gezagvoerder/kapitein. Onder de zich hier voordoende omstandigheden – waaronder de dichte mist en de in verband daarmee op het laatste moment doorgevoerde routewijziging die niet eerst rustig was voorbereid/doorgesproken – mocht hij er niet op vertrouwen dat de loods wel zou weten hoe het schip in dichte mist veilig op de automatische piloot door het bochtige vaarwater van de afwijkende route kon worden geloodst. Dat de loods volgens betrokkene zelfvertrouwen uitstraalde en de indruk wekte het allemaal wel te weten vormt hiervoor geen voldoende excuus.

Het verwijt betreffende de hiervoor bedoelde nalatigheid ligt besloten in het zesde bezwaar van de inspecteur; zie hierboven 3 (vi). Als gezegd heeft deze nalatigheid in belangrijke mate bijgedragen aan de gronding. Het causaal met de gronding is hiermee gegeven. Bij de overige bezwaren van de inspecteur is dat verband minder duidelijk. Voor zover het er al is, leidt dat bovendien niet tot een andere maatregel dan hieronder is bepaald. Een nadere bespreking van die overige bezwaren blijft daarom achterwege.

De nalatigheid van betrokkene levert op een overtreding 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.

Toegevoegd wordt tot slot nog dat het beroep door de raadsman van betrokkene op het niet geven van een cautie door de inspecteur wordt verworpen, reeds omdat door het Tuchtcollege voor het bewijs geen gebruik is/wordt gemaakt van de tegenover de inspecteur afgelegde verklaringen.



Los daarvan geldt dat een tuchtrechtelijke procedure geen ‘criminal charge’ in de zin van artikel 6 EVRM is. Daarom, maar ook overigens, rustte op de inspecteur geen verplichting om de cautie te geven bij het inwinnen van informatie over de door het klassebureau gemelde gronding, geeft althans het achterwege laten ervan geen aanleiding om die informatie buiten beschouwing te laten.

5.3 Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheid als kapitein, met een gronding als gevolg.

Die verantwoordelijkheid van de kapitein als gezaghebber geldt onverkort bij een (verplicht) gebruik van een loods. Diens bekendheid met de lokale situatie doet daar niet aan af. Wel mag van de loods worden verwacht dat ook hij zijn werk goed doet. Daarvan lijkt hier geen sprake te zijn geweest. Als kanttekening hierbij wordt erop gewezen dat de loods niet is gehoord en dat er ook geen schriftelijke verklaring van hem in het dossier zit. Dat is een beperking in het onderzoek, die evenwel niet in het nadeel van betrokkene mag uitwerken; het Tuchtcollege gaat in deze zaak daarom uit van de lezing van betrokkene. De veronderstelde nalatigheid van de loods weegt mee in het voordeel van betrokkene, net als de omstandigheid dat betrokkene als (indirect) eigenaar van het schip financieel nadeel heeft geleden als gevolg van het ongeval.

Deze ‘verzachtende omstandigheden’ leiden er niet toe dat kan worden afgezien van het opleggen van een (onvoorwaardelijke) maatregel. Niet de verzachtende omstandigheden dienen op de voorgrond te staan, maar de preventieve effectiviteit van de wijze van afdoening. Gekozen moet worden voor een maatregel/signaal waarvan verwacht wordt dat deze/dit het meeste effect zal sorteren met het oog op het voorkomen van herhaling van een verwijtbaar nalaten, als waarvan hier sprake is, met alle daaraan verbonden risico’s.



In het onderhavige geval leidt dit ertoe dat voor de aan betrokkene te wijten nalatigheid als maatregel een onvoorwaardelijk ontzegging van de vaarbevoegd voor na te melden duur wordt opgelegd. Ten voordele van betrokkene heeft daarbij meegewogen, naast de hiervoor reeds genoemde omstandigheden, dat hij er blijk van heeft gegeven lering te hebben getrokken uit het gebeuren en dat zich geen persoonlijke ongelukken hebben voorgedaan en geen schade aan derden of het milieu is toegebracht.

6. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart gegrond het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar zoals dat hiervoor in 5.2 nader is aangeduid;
- legt betrokkene als maatregel een onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 1 [één] week.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, C.R. Tromp, R.J.N. de Haan, N.P. Kortenoeven-Klasen en A.W. Taekema leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 23 december 2022.

J.M. van der Klooster
voorzitter

E.M. Dooting
secretaris

P.C. Santema
voorzitter

V. Bouchla
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.