

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: Uitspraak 2022-04 (zaak 2022.V3-SCHOTSMAN)

UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 2 DECEMBER 2022 (NR. 4 VAN 2022) IN DE ZAAK 2022.V3-SCHOTSMAN

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. K. van der Wall
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht,
tegen

B.S.,

betrokkene,

raadsman: mr. M.M. van Leeuwen.

1. Het verloop van de procedure

Op 10 maart 2022 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Schotsman. Bij het verzoekschrift waren 32 bijlagen gevoegd en een video.

Op 24 mei 2022 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De inspecteur heeft op het verweerschrift gerepliceerd op 9 juni 2022. Op de repliek is door betrokkene gedupliceerd op 7 juli 2022. Bij e-mail van 6 oktober 2022 heeft de inspecteur een e-mail van Rijkswaterstaat van die datum gestuurd aan het Tuchtcollege en aan de raadsman van betrokkene.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 7 oktober 2022 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op vrijdag 7 oktober 2022. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall vergezeld door haar collega, inspecteur B.A.C. van Geest.

Betrokkene is verschenen en is bijgestaan door zijn raadsman.

2. De aanleiding

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

Op 16 februari 2021, omstreeks 11.00 uur LT, is de sleephopperzuiger Schotsman, met een diepgang van 6.40 m of 6.05 m (diepgang zoals in eerste melding vs. diepgang genoemd tijdens bezoek aan boord), aan de grond gelopen op de Westerschelde nabij boei VH-2, iets noordelijk van Breskens. Nadat het schip aan de grond gelopen was, is er (deels) gelost in het binnenvaartschip Marlea, waardoor de

diepgang afnam en het schip om 11.55 uur weer loskwam. Een medewerker van Rijkswaterstaat (RWS) is aan boord geweest, maar heeft geen onderzoek naar mogelijke schade kunnen uitvoeren. Deze medewerker van RWS heeft aan betrokkene aangegeven dat hij deze gronding moest melden bij de ILT en Klasse. De Schotsman (IMO nummer 8843836) is een Nederlandse sleepopperzuiger, eigendom van Zeezand II B.V. in Terneuzen. Het schip is in 1983 gebouwd, is 90 meter lang en 12 meter breed en het heeft een laadvermogen van 2150 ton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zes personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als kapitein gehandeld 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).

In het bijzonder:

1. heeft betrokkene de route door een (vaar-)gebied gepland waarvan, op de navigatiekaarten aan boord, niet duidelijk was of de waterdiepte meer was dan de actuele diepgang van de Schotsman;
2. heeft betrokkene in het reisplan, behalve voor de Hoofdplaat, geen notitie opgenomen over diepgang en UKC (Under Keel Clearance), dus ook niet ter plaatse van boei VH-2;
3. heeft betrokkene de gronding niet direct gemeld bij de ILT en het klassebureau, ondanks dat dit is aangegeven door een medewerker van RWS (Rijkswaterstaat), die direct na de gronding aan boord is geweest van de Schotsman;
4. heeft betrokkene de gronding zelfs niet gemeld bij zijn reder/ de DPA;
5. heeft betrokkene in de melding naar het klassebureau genoteerd dat de gronding plaatsvond met lage snelheid, terwijl op filmbeelden van Marine Traffic is te zien dat de snelheid tussen de 8 en 9 knopen lag en het klassebureau dus onjuist is geïnformeerd;
6. is betrokkene na de gronding met het schip reizen blijven maken, zonder de benodigde instanties (ILT en klasse) te informeren;
7. heeft betrokkene de kaartplotter van Timezero gebruikt om mee te navigeren, terwijl dit geen officieel goedgekeurd navigatiemiddel is.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel

Artikel 343, lid 1: De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande voorschriften ter verzekering van de zeewaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

SOLAS, Chapter V, Regulation 34: Safe navigation and avoidance of dangerous situations

1 Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization.

IMO resolution A.893(21) Guidelines for voyage planning

2. Appraisal

2.1 All information relevant to the contemplated voyage or passage should be considered. The following items should be taken into account in voyage and passage planning:

.1 the condition and state of the vessel, its stability, and its equipment; any operational limitations; its permissible draught at sea in fairways and in ports; its manoeuvring data, including any restrictions;

.5 appropriate scale, accurate and up-to-date charts to be used for the intended voyage or passage, as well as any relevant permanent or temporary notices to mariners and existing radio navigational warnings;

3 Planning

3.2 The detailed voyage or passage plan should include the following factors:

.1 The plotting of the intended route or track of the voyage or passage on appropriate scale charts etc.

.2 The main elements to ensure safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and protection of the marine environment during the intended voyage or passage; such elements should include, but not be limited to:

1. safe speed, having regard to the proximity of navigational hazards along the intended route or track, the manoeuvring characteristics of the vessel and its draught in relation to the available water depth;

2. necessary speed alterations en route, e.g., where there may be limitations because of night passage, tidal restrictions, or allowance for the increase of draught due to squat and heel effect when turning;

3. minimum clearance required under the keel in critical areas with restricted water depth;

3.4 Each voyage or passage plan as well as the details of the plan, should be approved by the ships' master prior to the commencement of the voyage or passage.

STCW Code Part A, Chapter VIII, Section A-VII/2, Part 2: Voyage planning

3 The intended voyage shall be planned in advance, taking into consideration all pertinent information, and any course laid down shall be checked before the voyage commences.

5 Prior to each voyage, the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.

Schepenwet

Artikel 9, lid 2: (...) Hij [de kapitein] is bovendien verplicht bij binnenkomst in een Nederlandse haven (...) aan Scheepvaartinspectie kennis te geven van de op de afgelopen reis voorgekomen averijen en ongevallen.

Schepenbesluit

Artikel 67 lid 1: Indien een schip schade heeft opgelopen of zich een voorval heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade of een gebrek is ontstaan waardoor de veiligheid van het schip kan zijn beïnvloed, licht de kapitein zo spoedig mogelijk het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in. Indien de schade of het voorval betrekking heeft op de romp of de machine- en elektrische installatie, licht de kapitein tevens de in artikel 37 bedoelde instantie (Klasse) in.

De eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 8 weken waarvan 4 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Volgens betrokkene heeft het incident weinig om het lijf en moeten de bezwaren ongegrond worden verklaard, althans moeten de bezwaren gegrond worden verklaard zonder oplegging van een sanctie.

Betrokkene splitst zijn verweer op in de bezwaren ten aanzien van de navigatie (bezwaren 1, 2, en 7) en de bezwaren ten aanzien van de meldingen (bezwaren 3 tot en met 6).

de navigatie

Betrokkene betwist niet dat hij de route door een (vaar-)gebied heeft gepland waarvan, op de navigatiekaarten aan boord, niet duidelijk was of de waterdiepte meer was dan de actuele diepgang van de Schotsman (het eerste bezwaar). Hij voert echter aan dat de exacte diepte ter plaatse niet uit harde gegevens was op te maken en dat hij waarde mocht hechten aan zijn jarenlange ervaring. Mogelijk was sprake van een verkeerde zandstorting ter plaatse (bult). Volgens betrokkene is voor een schip dat vrijwel altijd in betrekkelijk ondiep water vaart niet uit te sluiten dat wel eens een route wordt gekozen die bij de bewuste stand van het tij achteraf gezien onverstandig was. Dit levert een fout op, maar dit handelen is te licht voor een tuchtrechtelijk verwijt.

Betrokkene betwist niet dat in het reisplan, behalve voor de Hoofdplaat, geen notitie is opgenomen over de diepgang en de UKC (Under Keel Clearance), dus ook niet ter plaatse van boei VH-2 (het tweede bezwaar). Betrokkene voert echter aan dat hij daartoe niet wettelijk verplicht is.

Ten aanzien van het niet goedgekeurd zijn van de kaartplotter van Timezero (het zevende bezwaar) voert betrokkene aan dat dit niet wil zeggen dat de kaartplotter niet gebruikt mag worden om mee te navigeren.

de meldingen

Betrokkene erkent dat hij de gronding niet direct heeft gemeld bij de ILT en het klassebureau, ondanks dat dit is aangegeven door een medewerker van RWS (het derde bezwaar). Betrokkene voert echter aan dat het bezwaar geen termijn noemt waarbinnen de gronding gemeld zou moeten worden.

Betrokkene erkent ook dat hij de gronding niet meteen heeft gemeld bij de reder/ de DPA en dat hij na de gronding met het schip reizen is blijven maken, zonder de benodigde instanties (ILT en klasse) te informeren (het vierde en zesde bezwaar).

Betrokkene voert echter aan dat de reder binnen 24 uur op de hoogte was en dat het geven van informatie achteraf geen kwestie van goed zeemanschap is. Omdat er geen schade was, was het niet zinvol om te gaan stilliggen en de klasse had (nadien) bevestigd dat de inspectie kon wachten op een gewone dokbeurt.

Betrokkene betwist dat hij het klassebureau onjuist heeft geïnformeerd (het vijfde bezwaar). Niet betrokkene, maar de reder heeft de snelheid waarmee het schip voer doorgegeven aan de klasse.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

De bewijsmiddelen

A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend:

“Het is juist dat ik op 16 februari 2021 om tien voor elf op de rede van Vlissingen aankwam. Toen is een zuidelijke koers gestuurd, richting Breskens, rekening houdend met afgaand tij. Ineens voelde ik het schip in de grond vastlopen. Ik heb gauw het vermogen eraf gehaald en gas teruggenomen. Toen we er lagen heb ik niet veel meer gedaan, want hij lag in zanderige bodem. Ik heb hem even laten liggen. De Rijkswaterstaat (RWS) 78 voer daar ook net rond en kwam naar ons toe. Ik vaar daar

zo vaak en ken het vaargebied. Ik heb op basis van ervaring bepaald dat het veilig was om door dat gebied te varen. Ik heb er al duizenden keren gevaren. Ik weet dat er veel ondieptes zijn en dat het geen hoofdvaarwater is, maar een nevenvaarwater. Ik houd daar rekening met de waterstand. Ik weet dat er een drempel zit.

Hoe kan het dat ik nadat ik 300 kub gelost heb en de schroef in werking heb gezet, vlot kwam en gewoon door kon varen? Dat betekent dat ik hem niet meer op een ondiepte duwde. Als ik in ondiep water gekomen zou zijn, zou ik niet zo snel zijn vlot gekomen. Er heeft daar gewoon een bult zand gelegen die verkeerd was gestort, waar ik net in gevaren ben. Ik lag ook in één keer stil.

Volgens de kaartdieptes kon je er varen. Het zijn de kaartdieptes op de gedetailleerde zeekaart van Timezero die ik hier heb. U zegt dat op de papieren kaart staat dat het daar tussen de 5 en 10 m diep is. Het is misschien geen officiële kaart, maar ik heb door al die rondes een hele lijst met verschillende diepgangen en waterstanden herleid tot deze diepgang. Op een gegeven moment heb je een beeld. Je vraagt de waterstand, je weet de diepgang. Dan weet je dat het kan met de diepgang van het schip. Het is praktische ervaring die je opbouwt door het vele doen daar.

In die periode werd er bij baggerwerkzaamheden verder op de Westerschelde ontzettend veel zand gestort met een sterke afgaande stroming. Het waren geen kleine schepen die daar aan het dumpen waren. Is er onderzoek gepleegd naar de stortingen? Er is ook nog een stukje zandplaat dat aan het verschuiven is. Later is de boei 400 meter westelijker geplaatst. Dat moet een reden hebben gehad.

Met betrekking tot het tweede bezwaar klopt het dat ik in het reisplan geen notitie heb opgenomen over diepgang en UKC. Ik weet dat gewoon, omdat ik veel op ondiep water zit. Het is niet echt in het ISM of in een richtlijn opgenomen wat de minimale UKC moet zijn. Wat betreft de IMO resolutie A893 (Guidelines for Voyage Planning) vind ik persoonlijk dat het in de baggerwereld voor bepaalde werkzaamheden niet reëel en niet mogelijk is om dit in een richtlijn vast te leggen. Wij zitten dicht bij het strand en in nevenvaarwaters.

Met betrekking tot het derde bezwaar klopt het dat de kaartplotter van Timezero geen goedgekeurd navigatiemiddel is. Wij varen met deze kaartplotter. De apparatuur en de kaart liggen altijd wekelijks geüpdatet stand-by als back-up.

Het is een hulpmiddel om je werk makkelijker te maken. Officieel of niet officieel, het is een ontzettend gedetailleerd kaartje dat wekelijks geüpdatet wordt. De leverancier van Timezero, MaxSea, stuurt de updates per mail. Ze komen vrijdag op je mailbox binnen en dan download je ze en kan je ze zelf overzetten. De vrijdag voor het ongeval was hij geüpdatet. De Timezero update doe ik zelf of de stuurman. De oude boeien gaan eraf en de wijziging van de boeien gaan erop. Je krijgt een verkeersbeeld van de hele situatie. De diepte in de Timezero op de bewuste plaats is overal 6.80, 6.90, 6.50, steeds rond de 6 meter. Dat klopt gewoon. Ik kwam vaak in hoogwater aanvaren en wist de diepgang van mijn schip. Ik vroeg om de waterstand en dan kwam ik over het ondiepe gedeelte en pakte ik het ondiepste punt. Dan wist ik de volgende keer wat eronder stond. Zo heb ik een hele reis gemaakt. Het is makkelijk om te hebben. Ten opzichte van de kaart klopt het wel gewoon. Op de Timezero zitten AIS en GPS, maar geen dieptes ter accentuering.

Het hoofddoel van Timezero is dat de zandwingebieden erin staan vermeld en omlijnd zijn. Het is een nevennavigatiemiddel. Je kijkt erop en je ziet je positie, maar het visuele beeld en de kaart erachter maakt het totaalplaatje van het navigeren. De papieren kaart is niet zo uitgebreid, er staan weinig dieptes op. Een kopie van de zeekaart van Timezero zit achter de pleitnota van mijn raadsman. De kaarten zijn voor het baggeren bestemd. Je ziet de andere schepen erop varen. Het is een hulp voor de

radars. Maar omdat ik het vaargebied zo goed ken, ik er al jaren kom en het zicht goed was (het was prachtig weer met een zonnetje) heb ik geen enkele kaart gebruikt en voer ik visueel op de boeien.

Als ik het niet had vertrouwd, had ik toch niet vol gas op een bult gevaren. Dan zou ik van tevoren heel langzaam zijn gaan varen en niet met 7 knopen in stroom op volle kracht. U vraagt of ik nu zeg dat ik daar op volle kracht voer. Ik antwoord dat ik op een gegeven moment op een punt zat dat ik hem niet kon afstoppen.

Ten tijde van de gronding was de diepgang 6 m 05. We hebben in de stuurhut diepgangsmetingen. De sensor is relatief het rustigst, die vliegt niet iedere keer op tijdens het laden. De sensor geeft 6 m 40 aan als je aan je baggermerk ligt. Wij controleren dat regelmatig. Ik houd altijd rekening met 6 m 40, dat is 6 m 05 baggermerk. Jammer genoeg heb ik 6 m 40 in het verslag vermeld, maar dat is gewoon 6 m 05 baggermerk.

Na het ongeval ben ik verder gaan varen en zijn we ten anker gekomen. Toen heb ik het laatste scheepje geladen en zijn tankdeksels van de dubbele bodems eraf gehaald en hebben we met een lichtje erin gekeken of we water zagen (wat op lekkage zou duiden) en hebben we de voorpiek bekeken. Er is niemand in de dubbele bodems geweest, want er moet dan eerst geventileerd worden. Hij gaat niet iedere dag open. Ze zijn opengebleven tijdens de reis en toen is er ook in gekeken. Nadat hij 24 uur open heeft gelegen, is er goed in gekeken of er een deuk zat of zoiets, maar er is niets geconstateerd. Ik ben in de tussentijd reizen blijven maken.

Ik ben na de gronding reizen blijven maken, zonder het kantoor, de klasse en de ILT zelf te informeren. Ik had dat wel moeten doen. Ik heb hier een fout gemaakt. Ik had telefoonbereik en ik kon het doen. Het was niet helemaal netjes van mij naar het kantoor, want toen ze de melding donderdag van de ILT kregen, wisten ze nergens vanaf. Ik heb het niet gemeld, omdat het geen rotsbodems was, maar een zanderige bodem, het schip heel sterk is gebouwd en ik toch wel wist dat er niets aan de hand was. Ik ben er misschien wat laconiek mee omgegaan, omdat ik de tank zelf ook nog geïnspecteerd had. Dat was met een zoeklicht. Er is niemand in de tank geweest. In de eigen voorschriften van de rederij stond inderdaad ook dat ik het had moeten melden. Het klopt dat een medewerker van Rijkswaterstaat aan boord tegen mij heeft gezegd dat ik de gronding moest melden.”

B. De kapiteinsverklaring van 18 februari 2021 (bijlage 10 bij het verzoekschrift):

“We zijn vertrokken 16-2-21 tijdstip 05:25 (VH) via Oostgat naar de Steenbank.

Om 07:05 begonnen met laden gestopt met laden om 08:50.

Vertrokken van steenbank naar VH via Oostgat met een diepgang van 6.4mtr.

Rond 10:50 aangekomen op de rede van Vlissingen en koers gezet richting Breskens.

Het was op het moment laagwater waterstand 3,7dm.

Ongeveer 400mtr WNW van de boei VH 2 liep ik aan de grond.

Kaartdiepte aan de grond lopen is 6.7mtr dat is daar bij de VH2 overal tussen de 6/7mtr.”

C. De e-mail van 16 februari 2021 van “Vaartuig rws78” (bijlage 5 bij het verzoekschrift) waarin Dave van Vliet van Rijkswaterstaat (RWS) aan GNA het volgende schrijft:

“Ik ben aan boord geweest op de Schotsman en heb met de schipper gesproken. Hij denkt dat de dieptes niet helemaal meer kloppen daar bij boei vh 2. Op het moment dat ik aan boord ga is er al wat zand over gepompt naar de Marlea en komt de Schotsman snel vlot. Heb de schipper aangegeven dat hij een verslag moet sturen naar IL en T met daarin zijn klasse en wat er gebeurd is. Verder onderzoek voor mij naar schade of lekkage is beperkt mogelijk. Heb hierbij niet in de dubbelen boden en

kofferdammen kunnen kijken. Ben nog wel meegevaren tot deze voor anker is gegaan bij de vh 7. Tot daar heb ik niet bijzonders gemerkt en of gezien.”

D. De antwoorden en het niet antwoorden van betrokkene* op aanvullende vragen van de inspecteur (bijlage 24 bij het verzoekschrift; de antwoorden zijn cursief weergegeven):

1. Wie was de officier van de wacht tijdens de gronding? *Officier van wacht was B.S.*

2. Wie had de reisvoorbereiding gemaakt? *Reisvoorbereiding gebeurt door de brugofficieren*

3. Is het standaardprocedure aan boord van de Schotsman om de reisvoorbereiding te controleren? Zo ja, door wie moet dat gebeuren? *De betreffende reis wordt vele honderden keren per jaar gemaakt.*

4. * Ik zie dat er op de reisvoorbereiding staat dat deze is goedgekeurd door 2 kapiteins, namelijk uzelf en dhr. d. J. Klopt het dat alleen u de reisvoorbereiding ondertekend heeft?

5. Wanneer is deze reisvoorbereiding gemaakt? *Het betreft hier een doorlopende reisvoorbereiding die maandelijks wordt gecontroleerd, gezien het aantal maal dat deze reis wordt gemaakt.*

6. In het reisplan zie ik geen waterdieptes/squat/UKC gegevens bij de waypoints staan. Er staat wel een algemene opmerking dat de UKC minder dan 1.5 m. is in geladen toestand. Worden de UKC-gegevens ergens anders bijgehouden? *De UKC worden niet op een andere plaats bijgehouden.*

7. Zo ja, kunt u mij daar een kopie van sturen?

8. * In de kapiteinsverklaring schrijft u dat de kaartdiepte ter plekke van de gronding 6.70 m. was. Hoe wist u dat dat zo was? Kunt u dat ondersteunen met ‘bewijsmateriaal’?

E. Het verslag van ILT van 3 januari 2022 van het bezoek aan boord van het schip op 23 december 2021 (bijlage 28 bij het verzoek-schrift), voor zover inhoudend:

“(…) Betreft 20220103-verslag bezoek aan boord Schotsman

Bezoekdatum en -tijd 23 december 2021 13:00

Aanwezig Dhr. B.S. (kapitein Schotsman)

Dhr. B. van Geest (inspecteur ILT)

Mevr. K. van der Wall (inspecteur ILT)

(…)

Diepgang en ligging

Tijdens de gronding gaven de sensoren een gemiddelde diepgang van 6.4 m. aan. Dit is echter niet de werkelijke diepgang volgens dhr. B.S. Er zit namelijk een fout in de waarde die de sensoren aangeven. Een sensordiepgang van 6.40 m. correspondeert met de maximale baggerdiepgang, namelijk 6.05 m. In dat licht moet ook de kapiteinsverklaring gezien worden, zoals opgemaakt op 18 februari 2021.

Navigatiemiddelen

Er wordt genavigeerd met behulp van papieren zeekaarten. Met betrekking tot ‘Notices to Mariners’ worden deze goed bijgehouden. Op een eerdere vraag van de kant van ILT of dit het enige navigatiemiddel is, werd geantwoord dat er geen ECDIS aan boord is. Tijdens dit bezoek werd duidelijk dat er wel een kaartplotter van Timezero werd gebruikt. Hiervoor ontvangt men wekelijks updates van het bedrijf DE Maritime. De kaarten van Timezero geven meer details over bijvoorbeeld de waterdiepte (zie foto 1) dan de papieren zeekaarten.

Op de papieren zeekaart staan (in de omgeving van het grondingsgebied) dieptelijnen van 5 en 10 meter getekend. In dit gebied zijn nauwelijks aanvullende waterdieptes weergegeven. Op de kaart van de kaartplotter worden, naast de dieptelijnen van 5 en

10 meter, ook dieptelijnen van 6 en 8 meter weergegeven. Daarnaast worden er verschillende waterdieptes geplotted. De kaartplotter is echter geen officieel navigatiemiddel. Er is een sticker op geplakt waarop staat: 'For training only'. Desgevraagd antwoordt de kapitein dat dit van Klasse moest.

Reisvoorbereiding

De reis wordt meerdere keren per dag en meerdere dagen per week gemaakt. Er wordt niet voor iedere reis een nieuwe reisvoorbereiding gemaakt. Er zijn standaard reisvoorbereidingen, die afhankelijk zijn van het zuigvak (laadplaats) en de losplaats. Iedere standaard reisvoorbereiding heeft een eigen nummer, waar ook naar verwezen wordt in het scheepslogboek. Deze standaard reisvoorbereidingen zijn gemaakt door de brugofficieren en worden ongeveer 1x per maand nagekeken. Iedere afzonderlijke reis worden wel de waterstanden opgevraagd.

Under keel clearance (UKC)

Er is geen minimale UKC door de reder voorgeschreven. De kapitein geeft aan dat het absolute minimum aan UKC ca. 0.5 m. is. Dat kan alleen wanneer ook de snelheid significant verminderd wordt, i.v.m. squat. Vlak voor de gronding had het schip een snelheid van ca. 6 à 7 knoop.

De gronding, melding aan ILT en Klasse

De kapitein had niet verwacht aan de grond te zullen lopen. Omdat het nog afgaand tij was en er een schip van Rijkswaterstaat (RWS 78) vlakbij was, heeft de kapitein via kanaal 21 gevraagd of er op de grondingslocatie gelost mocht worden in het binnenvaartschip, dat ook al vlakbij was. Dat mocht. Een opvarende van de RWS 78 is aan boord van de Schotsman gegaan om polshoogte te nemen. Hij heeft aan de kapitein aangegeven dat hij de gronding moest melden bij ILT en Klasse. Op dat moment werd er al gelost en kwam de Schotsman vrij snel weer los. De medewerker van RWS heeft niet gecontroleerd of er instroom van buitenwater was. Hij is nog een klein stukje meegevaren en is daarna weer van boord gegaan. De melding van de gronding is via RWS op 16 februari 2021 bij ILT binnengekomen. De dagen daarna is er niets vernomen via de reder over de gronding. Op 18 februari 2021 heeft een ILT-collega gebeld met de reder. De reder heeft de kapitein gevraagd een kapiteinsverklaring op te stellen. Dat heeft hij op 18 februari 2021 gedaan. De reder heeft op 18 februari ook een melding bij Klasse gedaan van de gronding.

Aan boord vroeg ik de kapitein of hij zelf de gronding bij de reder had gemeld. Daarop antwoordde hij mij dat hij dat niet had gedaan. Het gebeurt weleens vaker dat ze lichtjes aan de grond zitten. Vaak is het schip dan zo weer los en wordt daar niemand over geïnformeerd. Nu hadden ze de pech dat er een boot van RWS vlakbij was.

In de melding naar Klasse schrijft de reder o.a. dat de gronding plaatsvond met lage snelheid. Er is geen lekkage of schade door de bemanning geconstateerd. En het schip is oorspronkelijk onder ijsklasse gebouwd. Daarom stelt de reder voor om het vlak te inspecteren bij de volgende geplande dokking, midden 2021. Klasse accepteert dat."

F. Het Safety Management Manual van de reder (bijlage 30 bij het verzoekschrift) waarin staat (annex 8.1N) dat betrokkene in geval van gronding wanneer het schip weer drijvende is, melding moet doen aan de DPA en autoriteiten.

Overwegingen

ten aanzien van het vijfde bezwaar

De reder heeft het klassebureau gemeld dat de gronding heeft plaatsgevonden met lage snelheid. Niet is gebleken dat dit betrokkene kan worden verweten. Het bezwaar is dus ongegrond.

ten aanzien van het zevende bezwaar

Het is niet onzeemanschappelijk om alle beschikbare middelen tijdens de navigatie te gebruiken. Alle middelen die voor (de ondersteuning van) de navigatie ter beschikking staan moeten worden gebruikt. De kaartplotter van Timezero is één van deze beschikbare (hulp) middelen. Timezero is echter niet goedgekeurd als primair navigatiemiddel. Niet gebleken is dat betrokkene alléén met Timezero heeft genavigeerd. Overigens is onduidelijk gebleven om welke reden Timezero niet is goedgekeurd. Het bezwaar is ongegrond.

ten aanzien van het eerste bezwaar

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat de route door een (vaar-)gebied is gepland waarvan, op de navigatiekaarten aan boord, niet duidelijk was of de waterdiepte voldoende was om met de actuele diepgang van de Schotsman veilig te kunnen navigeren.

Dit is onzeemanschappelijk. De positie van de gronding (waar discussie over is) is niet relevant. Immers staat vast dat de waterdiepte die op de papieren zeekaart stond aangegeven in al deze gevallen tussen de 5 en 10 meter was, terwijl het schip een diepgang had van meer dan 6 meter. De waterstand was op het moment van de gronding circa 4 decimeter, nog zakkend naar 3 decimeter. Betrokkene verklaarde ook te weten dat er ter plaatse veel ondieptes zijn. Verder was betrokkene zich ervan bewust dat er in het vaargebied zand werd gestort en schreef hij de peilingen voor zichzelf op, maar beschikte hij niet over de peilingen van de dag van de gronding. Betrokkene had dan ook juist voor dit vaargebied in ondiepe wateren buiten de vaargeul een actuele waterstand moeten opvragen om te weten of de waterdiepte voldoende was of moeten wachten op hoger water of een andere vaarroute moeten nemen. In plaats daarvan heeft betrokkene vooral gevaren op gevoel en ervaring, met een snelheid van circa 6 tot 7 knopen over de grond, althans van 10 tot 11 knopen op stroom. Het bezwaar is dus gegrond.

ten aanzien van het tweede bezwaar

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat in het reisplan, behalve voor de Hoofdplaat, geen notitie is opgenomen over diepgang en UKC (Under Keel Clearance). Dus ook niet ter plaatse van boei VH-2.

De reisvoorbereiding was in jaren niet aangepast. Een reisvoorbereiding maken betekent dat er een globale koers moet zijn opgesteld, die er op is gecontroleerd om binnen bepaalde - vooraf in de reisvoorbereiding vastgestelde - marges veilig te kunnen varen. In de reisvoorbereiding moeten onder meer de diepgang, de UKC, de waterstanden en de kaartdieptes worden opgenomen. Dit is allemaal niet gebeurd. Anders dan betrokkene stelt is het noteren daarvan wel degelijk in IMO Resolutie A.893(21) onder 3.2 (zie hiervoor) voorgeschreven. Verder kan het juist zijn dat dit voorschrift niet goed uitvoerbaar is tijdens het baggeren zelf, maar daar was de Schotsman tijdens het voorval niet mee bezig. De voorbereiding voor de reis deugde niet. Dit is onzeemanschappelijk. Het bezwaar is dus gegrond.

ten aanzien van het derde, vierde en zesde bezwaar

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat de gronding niet direct is gemeld bij de ILT en het klassebureau, nota bene ondanks dat dit betrokkene is medegedeeld door een medewerker van RWS, die direct na de gronding aan boord is geweest van de Schotsman. De gronding is door betrokkene ook niet gemeld bij de reder/de DPA. Na de gronding is het schip reizen blijven maken. In de Schepenwet, artikel 9 lid 2, staat vermeld dat de gronding moet worden gemeld "bij binnenkomst in

een Nederlandse haven". In het Schepenbesluit, artikel 67 lid 1 staat vermeld "zo spoedig mogelijk". In het safetymanagementsystem staat dat de reder geïnformeerd moet worden, nadat het schip is losgekomen. Aan al die voorschriften is niet voldaan. Wanneer de gronding niet wordt gemeld bij het klassebureau, wordt het risico aangegaan dat het schip onveilig is. Het klassebureau kan dan geen goede beoordeling maken om te bepalen of het schip door mag varen of niet en of er maatregelen nodig zijn.

Wanneer van de gronding geen melding wordt gedaan aan de ILT, wordt ook de ILT de mogelijkheid ontnomen om eventueel het schip aan de kant te houden en een onderzoek in te stellen.

Wanneer de gronding niet (tijdig) bij de reder/de DPA wordt gemeld, kunnen deze instanties geen maatregelen nemen die hun goeddunken, bijvoorbeeld het schip en de bemanning te hulp schieten.

Alleen indien het schip verloren is gegaan kan het verweer van betrokkene dat achteraf melden niets met zeemanschappelijk handelen te maken heeft opgaan. Blijven varen zonder de gronding te melden bij genoemde instanties is onzeemanschappelijk (want in strijd met de zorg voor toekomstige opvarenden en lading, het schip, het milieu en het scheepvaartverkeer). Het derde en vierde bezwaar, in combinatie met het zesde bezwaar is dus gegrond.

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.

De tuchtmaatregel

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

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

In de volgende omstandigheden ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid geheel voorwaardelijk wordt opgelegd.

Wat de meldingen betreft heeft betrokkene wel meteen de verkeersleiding (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) ingelicht en zich in die zin gehouden aan de eigen Safety Management Manual van het schip.

Betrokkene heeft adequate maatregelen genomen om het schip weer vlot te krijgen, wat ook binnen afzienbare tijd is gelukt. Ook achteraf is niet gebleken dat het schip schade heeft opgelopen.

6. Aanbevelingen voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen te doen:

1. De kapitein dient te allen tijde klasse en ILT te informeren voordat hij opeenvolgende reizen gaat maken na het voordoen van een voorval (gronding), wanneer het voorval betrekking heeft gehad op de romp of de machine- en elektrische installatie.
2. Ook al maakt het schip dezelfde rondreizen in hetzelfde gebied, dan ontslaat dit de kapitein er niet van om de passage planning en waypoints met inachtneming van veranderingen van de posities van de boeien in het vaargebied met de nodige zorgvuldigheid te controleren en deze gegevens in de reisvoorbereiding waar nodig aan te passen. Dit om te voorkomen dat er routinematig wordt genavigeerd.

3. Een kaart voor het gebruik als navigatiemiddel is enkel geldig als navigatiemiddel indien deze uitgegeven is door of namens een autoriteit, hydrografische dienst of andere relevante officiële instantie. Elk middel om kaarten te tonen kan ter ondersteuning van de navigatie dienen, maar zal nimmer als primair middel voor navigatie (zoals bedoeld in Solas Ch V, reg 19-2.1.4) dienen.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, C.R. Tromp, O.F.C. Magel, mr. A.J. de Heer en C. Kuiken leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 2 december 2022.

P.C. Santema

V. Bouchla

voorzitter

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.