

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2018-03 "2017.V8-Guardian"

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN DE ZAAK VAN 23 MEI 2018 (NR 3 VAN 2018) 2017.V8-GUARDIAN

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

D. H.,
betrokkene,
geen raadsman.

1. Het verloop van de procedure

Op 27 oktober 2017 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Guardian. Bij het verzoekschrift waren 14 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 noch enige andere reactie ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 30 maart 2018 om 14.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en 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 30 maart 2018. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen.

2. Het verzoek

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

Op donderdag 29 juni 2017 omstreeks 13.21 uur lokale tijd liep de Guardian met een snelheid van ongeveer 14 knopen op een ondiepte nabij het eiland Storfosna in Noorwegen. Het schip raakte daarbij zodanig beschadigd dat in ieder geval de machinekamer en een deel van de accommodatie vol liepen met water en de pompen aan boord niet in staat waren om dit bij te houden. De bemanning heeft uiteindelijk het schip via het reddingsvlot verlaten. Het schip is niet gezonken en later vervoerd naar Nederland. Niemand raakte gewond. Betrokkene was op dat moment kapitein.

Het bezwaar bestaat - naast het niet melden aan ILT - uit 3 elementen, waardoor schip en opvarenden ernstig gevaar liepen:

1. het niet of ten minste ruim onvoldoende uitvoering geven aan zijn taken als officier van de wacht ten aanzien van, voornamelijk, zo vaak als noodzakelijk accurate plaatsbepalingen in relatie tot het vaarwater, de vaart en omstandigheden;
2. het overlaten van en vertrouwen hebben in het navigeren door een gezel, zonder dat deze daar bevoegd voor was;
3. het varen van een lastig en gevaarlijk traject zonder daar in voldoende mate op voorbereid te zijn;

en dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Wet zeevarenden, artikel 55a en 55h.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft - samengevat – de hiervoor beschreven toedracht van het ongeval niet betwist. Hij verklaarde achteraf in te zien dat hij onvoldoende plaatsbepalingen had gedaan en dat hij de navigatie niet aan de volmatroos over had mogen laten. Ook erkent betrokkene dat geen gedetailleerde zeekaarten als back-up voor de ECDIS aan boord aanwezig waren. Hij betwist dat het een lastig en gevaarlijk traject was.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt dat het “offshore support vessel” de Guardian (bruto tonnage 89 en voortbewogen door 2x Caterpillar C32 met een vermogen van 970 kW) een Nederlands zeeschip is dat gerechtigd is om onder Nederlandse vlag te varen.

B. Betrokkene heeft op de zitting - samengevat en zakelijk weergegeven -onder meer het volgende verklaard:

Betrokkene geeft aan dat op de dag zelf (29 juni 2017) erg moeilijk contact te krijgen was en hij wist niet dat hij dit ongeval moest melden.

De voorzitter vraagt naar de reisvoorbereiding. Betrokkene geeft aan dat die altijd erg uitgebreid wordt opgemaakt. Alle punten worden vermeld op de kaart. De vorige avond had men dat al gedaan. Op het moment van het ongeluk had men een afwijking gemaakt. Betrokkene heeft dit traject 3 maal gevaren. Hij geeft aan dat papieren kaarten ook aan boord zijn, maar dit zijn geen gedetailleerde kaarten.

De voorzitter houdt voor dat uit punt 5 onder 2.2 van het PV blz. 021 blijkt dat de zeekaarten als backup aanwezig moesten zijn. Betrokkene bestrijdt dit niet en geeft aan dat hieraan niet voldaan werd omdat er geen gedetailleerde kaarten aanwezig waren. De avond ervoor had men een storing op de ECDIS gehad en men had het erg druk op dat moment.

Als gevolg van de stroomstoring viel het ECDIS systeem uit. Het was echter een korte storing. De route klopte toen echter niet meer. Door de storing was de route kwijtgeraakt. Dus pakte men een andere route uit het geheugen.

Gebunkerd is er in Bergen. In Bergen was men om kwart over 8 en om 9 uur zijn ze weer vertrokken. Om 13.20 uur geschiedde de gronding. In Bergen is er geen nieuwe route gemaakt. De route die in de ECDIS stond heeft betrokkene gevolgd. Dat was echter niet de voorkeurroute van betrokkene. Wel ging de zeegang veranderen. De belangrijkste reden om vervolgens van de koers af te wijken was de rust van de bemanning en voor betrokkene zelf.

De stuurman is nog bij betrokkene geweest en heeft overleg gevoerd over de te volgen route. Het leek hen beter om de koers een beetje te verleggen richting de kust om daar beschutting te zoeken.

Betrokkene is de ECDIS toen gaan aanpassen. Hij wist dat er een stukje hoog water aan zou komen. Achteraf had hij anders moeten varen.

Het schip bleef met 14/15 knopen varen. Dat was aan de snelle kant. Hij wist namelijk wel dat er een droogte aan kwam. Dat had hij op de ECDIS gezien voordat hij de route ging aanpassen.

Betrokkene wist waar een helling zat. Hij had vertrouwen dat hij nog op voldoende afstand was. Hij dacht dat hij meer tijd zou hebben voordat ze er zouden zijn. Dat is zijn fout geweest.

Betrokkene heeft hooguit 10 minuten zonder ECDIS gevaren. Hij overlegde eerst nog met de stuurman (matroos van de wacht).

Betrokkene had geen andere mogelijkheden om te bepalen waar het schip zich precies bevond. Dat is zijn fout geweest. Hij kon vanaf zijn plek niet op het tweede beeldscherm van de ECDIS kijken. De volmatroos had dit wel gekund omdat het scherm zich voor hem bevond. De voorzitter vraagt of de volmatroos de ECDIS kon interpreteren.

De volmatroos had een wachtfunctie dacht betrokkene en daardoor had hij ook de bevoegdheid om op de ECDIS te kijken en conclusies te kunnen trekken, althans dat dacht betrokkene destijds.

Inmiddels weet hij dat de volmatroos een wachtfunctie had mogen hebben, maar dat hij geen verantwoordelijkheid mocht hebben. Hij mocht alleen assisteren. Hij staat als AB op de bemanningslijst. Op de safemanning staat een code 11.4, een bevoegdheid om de uitkijk te doen. Die bewuste dag deed de volmatroos ook de navigatie. Betrokkene keek wel op de radar zo af en toe, maar daar zie je geen ondieptes op.

De heer Jansen heeft de volgende vraag: het echolood is dat gebruikt? Het echolood is niet gebruikt omdat dat niet functioneerde, aldus betrokkene. Het echolood zou kunnen storen, omdat hij doorstond naar 600 meter. Het echolood functioneerde tot plus minus 7 knopen en gaf boven deze snelheid een foutieve waarde door de wervelingen die worden gegenereerd bij de boeg.

Betrokkene wordt voorgehouden dat ter plaatse de wind vaak uit het noordoosten komt en de vraag is of je dan wel brekende golven bij ondieptes kunt zien, zoals hij tegenover de ILT verklaarde. Betrokkene verklaart dat je inderdaad geen grote veranderingen in de golven kon zien maar wel kleine. Het was goed weer en hij heeft geen veranderingen gezien. De wind kwam ten tijde van het ongeval uit het noordoosten.

De heer Lenssen vraagt ten aanzien van de gevolgde route: je hebt een advies om de oostkant van het eiland te nemen, maar dat advies kent betrokkene niet. Uiteindelijk zou dat veiliger geweest zijn om die kant/route te volgen. Het was ook makkelijker geweest aldus betrokkene.

Betrokkene vindt niet dat hij een gevaarlijke route heeft gevolgd. Het weer werd naar mate de middag naderde slechter. Dat heeft wel invloed gehad.

Betrokkene geeft aan dat het nu een jaar geleden is gebeurd en hij vraagt zich af hoe dit te voorkomen was geweest. Er zou eigenlijk een volledig bevoegd persoon naast hem hebben moeten zitten in combinatie met een goed werkende ECDIS en 2 computers. De niet gedetailleerde zeekaarten lagen klaar maar zijn niet gebruikt door betrokkene. De aanwezige kaarten waren niet geschikt voor kustnavigatie.

Betrokkene had het te druk met de administratieve boekhouding. In Moermansk moeten stapels papieren overlegd worden.

De inspecteur vraagt zich af of er nu betere kaarten aan boord zijn. Betrokkene geeft aan dat dat het geval is. Ook bij vergelijkbare schepen van de rederij.

Daarnaast geeft de inspecteur aan dat de papieren voor aankomst door betrokkene beter eerder ingevuld hadden kunnen worden. Betrokkene geeft aan dat hij dit had kunnen doen. Maar vaak moet je nog wat andere dingen doen. Men heeft als kapitein een bepaalde verantwoordelijkheid. Maar de reder wil geen oponthoud, vandaar dat het invullen vaak later gebeurt. Hij is het met de inspecteur eens dat hij als kapitein een eigen verantwoordelijkheid heeft.

Alternatief was in dit geval geweest om stil te gaan liggen om een nieuwe route te bepalen, maar dat is achteraf. Er is wel wat van geleerd, aldus betrokkene.

De reder heeft op de nieuwe boot een tweede computer gezet zodat die op kan vangen als de andere het niet meer doet.

Betrokkene is meteen na het ongeval gaan varen en de reder heeft naar hem toe geen maatregelen genomen.

C. Een bij het verzoek gevoegd "Accident and Damage Report" van Braveheart Shipping B.V. van 24 oktober 2017 (bijlage 7 bij het verzoekschrift) houdt - samengevat en zakelijk weergegeven - onder meer het volgende in als verklaring van W. K. (engineer Guardian):

Op het moment van het aan de grond lopen zat ik in het crewtender gedeelte van de Guardian.

Ik rende gelijk de machinekamer in. Ik zag dat er aan Bb water de machinekamer in kwam stromen. Ik heb de pompen gestart. De instroom van het water was groter dan hetgeen ik kon wegpompen. Ik ben blijven pompen tot de pompen onder water kwamen te staan, deze vielen uit. Ik heb diverse afsluiters dichtgedraaid en de waterdichte deuren gesloten. Hierna ben ik eerst in het water gesprongen en in het vlot geholpen door de twee matrozen.

Onderstaand omschreven wat wij gedaan hebben nadat we aan de grond zijn gelopen:

13.20 ship aground

13.21 start pumping water

13.25 Life-raft overboard

14.12 Ab's J. B. and P. B. jumped into the life raft, W. K. jumped into the life raft, J.

M. jumped into the life raft, D. H. jumped into the life raft

14.14 Life raft disconnected from the Guardian

D. Een bij het verzoek gevoegde kopie van het "Record of Equipment for the National Safety Certificate" betreffende de Guardian en afgegeven door Bureau Veritas (bijlage 5 bij het verzoekschrift) houdt - samengevat - onder meer het volgende in:

5.Details of navigational systems and equipment

Item

Minimal provision

[..]

2.1 Electronic charts Fitted
2.2. Back-up arrangements for ECDIS Charts

E. Bij het verzoek is een “Verslag bezoek Braveheart Shipping BV te Urk op 11 juli 2017” gevoegd (bijlage 9 bij het verzoekschrift) waarin - samengevat weergegeven - onder meer het volgende is vermeld:

Op 11 juli 2017 ben ik Z. Tomljenovic inspecteur bij ILENT op Urk geweest voor een FSC inspectie van het ms Guardian n.a.v. een gronding in de Noorse wateren.

Aangekomen in de haven werd ik opgewacht door de heer R. van Braveheart Shipping BV. Het schip is naar Nederland vervoerd aan dek van een schip, in Noorwegen zijn wat noodreparaties uitgevoerd om het schip eventueel te kunnen laten drijven, niet om zelfstandig te kunnen varen.

Van de heer R. kreeg ik te horen dat het schip veel water heeft gemaakt in de machinekamer en de hutten onderdeks.

In ieder geval heb ik in het rapport aangegeven dat het schip niet meer zeewaardig is en dat na reparaties en goedkeuring van klasse, ILENT moet worden ingelicht, wat volgens de heer R. hoogst waarschijnlijk niet gaat gebeuren vanwege te veel schade en te hoge kosten voor de reparaties van het ms Guardian.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaring van betrokkene is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op donderdag 29 juni 2017 omstreeks 13.20 uur lokale tijd liep het Nederlandse zeeschip Guardian met een snelheid van ongeveer 14 knopen op een ondiepte nabij het eiland Storfosna in Noorwegen. Betrokkene was op dat moment kapitein.

Het schip raakte daarbij zodanig beschadigd dat in ieder geval de machinekamer en een deel van de accommodatie vol liepen met water en de pompen aan boord niet in staat waren om dit bij te houden. De bemanning heeft uiteindelijk het schip via het reddingsvlot verlaten. Het schip is niet gezonken en later vervoerd naar Nederland maar het is waarschijnlijk niet meer lonend om het te laten repareren. Niemand raakte gewond.

B. Aan te nemen valt dat de gronding voorkomen had kunnen worden als hetzij tevoren een alternatieve route in de ECDIS was geplaatst hetzij de Guardian - toen besloten was om vanwege de zeegang de koers te verleggen - eerst haar plaats had bepaald alvorens met 14/15 knopen door te varen in een gebied waarvan de kapitein nota bene wist dat er een ondiepte kwam. Betrokkene had de Guardian nog even de oude koers kunnen laten volgen of desnoods het schip stil kunnen leggen totdat de nieuwe koers in de ECDIS was gezet.

C. Betrokkene kan in het bijzonder worden verweten dat hij de reis niet goed had voorbereid, dat het schip niet als back-up over gedetailleerde zeekaarten beschikte en dat hij de navigatie over liet aan een volmatroos die daartoe niet bevoegd was. Daar komt bij dat het Tuchtcollege het gevaren traject lastig en gevaarlijk acht, reeds vanwege de vele eilanden en ondieptes en omdat de ondiepte waarop de gronding plaatvond niet door betoning of andere middelen overdag was aangegeven (zie bijlagen 9 en 10 bij het verzoekschrift).

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. Ook is het incident door betrokkene niet gemeld overeenkomstig het bepaalde in artikel 67 van het Schepenbesluit.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, door met onverminderde snelheid door te varen in een lastig gebied met ondieptes zonder te weten waar het schip zich precies bevond. Ook heeft betrokkene verzuimd om de reis goed voor te bereiden. Het gevolg is geweest dat het schip aan de grond liep. Gelukkig zonder letsel voor de opvarenden maar wel met veel materiële schade als gevolg. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip en de omgeving in gevaar is gebracht.

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

In de omstandigheid dat betrokkene (en de rederij) inmiddels lering hebben getrokken uit het incident ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

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 2 (TWEË) MAANDEN ;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 1 (EEN) maand niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, welke het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, plv. voorzitter, P.J. Lensen en G. Jansen, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik op de openbare zitting van 23 mei 2018.

P.C. Santema

plv. voorzitter

A.N. van Zelm van Eldik

voorzitter

E.H.G. Kleingeld

secretaris

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.