

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2018-08 "2018.V1 – Stavjord"

UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 12 SEPTEMBER 2018 (NR. 8 VAN 2018) IN DE ZAAK 2018.V1 – STAVFJORD

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, thans Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde : ing. M. Schipper,
inspecteur van de ILT/Scheepvaart,

tegen

C. Jr. L. C.,

betrokkene,

niet verschenen.

1. Het verloop van de procedure

Op 26 januari 2018 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam (hierna: de Inspecteur), gericht tegen betrokkene als eerste stuurman van het Nederlandse zeeschip Stavfjord. Bij het verzoekschrift zijn 12 schriftelijke bijlagen gevoegd. Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief van 13 februari 2018 in de Engelse taal (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoek, met bijgevoegd een vertaling van het verzoekschrift en de bijlagen in de Engelse taal. Daarbij is meegedeeld dat betrokkene 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 13 juli 2018 om 10:00 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.

Betrokkene is in de Engelse taal, zowel bij aangetekende als per gewone post, opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 13 juli 2018 om 10:00 uur. Voor verzoeker is de Inspecteur ter zitting verschenen. Betrokkene is niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op maandag 13 november 2017 ontving ILT de melding dat het Nederlandse schip Stavfjord die dag omstreeks 07.10 BT aan de grond was gelopen bij het eiland Nólsoy, Faeröer. De oorzaak van deze gronding is geweest dat betrokkene, die op dat moment de wachtdoend officier was, zich onvoldoende bewust was van de positie van de Stavfjord.

Betrokkene wordt verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met art. 4 lid 4 van de Wet zeevarenden, in verbinding met art. 55a van die wet.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft geen verklaring afgelegd over het gebeuren en heeft op oproepen niet gereageerd.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Het verzoekschrift vermeldt met betrekking tot de toedracht van het ongeval onder meer het volgende:

Op maandag 13 november 2017 ontving ILT de melding dat het aan Scheepvaartonderneming Stavfjord B.V. (Delfzijl) toebehorende zeeschip Stavfjord op die dag omstreeks 07.10 BT aan de grond was gelopen bij het eiland Nólsoy, Faeröer. Het schip was met een lading split onderweg van Årdal en Tau in Noorwegen naar het op de Faeröer-eilanden gelegen Sund. Melder was de heer M. A., die als DPA werkzaam was voor de ISM-manager Fonnes Shipping AS. De gronding vond plaats in de positie 62°00,97N 006°41,2W. Ten tijde van de gronding was er geen loods aan boord. Wel waren er aanwijzingen van de loods. Betrokkene, die dienst deed als stuurman van de wacht, was echter onvoldoende op de hoogte van zijn positie. Door de daardoor veroorzaakte gronding ontstond een lekkage aan het voorschip. Eenmaal leeg gelost kreeg het schip van Klasse toestemming voor een enkele reis naar een reparatiewerf.

B. Een bij het verzoekschrift gevoegde schriftelijke verklaring van de kapitein van de Stavfjord houdt onder meer het volgende in:

'The officer on duty advised the pilot one hour prior to arrival. Later on the ship was instructed by the pilot to head for pilot ground "Charlie" [...]. The officer on duty was acting as instructed by pilot, without realizing how close the ship was coming to Nolsø Island. (All above is told in word to the master by officer on duty)

When I entered the bridge, the first thing I heard on VHF was an additional order from pilot to turn more to port [...]. I was informed where the pilot boat [was] localized, and walked over to port side for confirmation. Next thing I observed was some white spots ahead of the ship. I then went for the radar which had a setting on 12 nm, radar used by the officer on duty was on 6 nm. I switch down the scale on the radar, run for the bridge wing and realized that the ship has a very short distance to shore. Engine full astern, and after few moments the vessel had a bottom touch. Time: 0710 Position 62°00,97 N 006°41,2W Nolsø Island. The ship without any problems went backwards away from the seabed. Instruction for tank sounding was given and followed up. Water ingress in Forepeak observed, remaining double bottom tanks, ok. [...] Divers doing inspection from 1130-1330. Dent and cracks observed during inspection in area: lower part bulb bow, length abt 1,5-2,0 meters. [...].'

C. Een door de Inspecteur overgelegd e-mailbericht van 29 januari 2018 9.38 uur van J.J. E., Tórshavn Pilot, aan de Inspecteur houdt onder meer in:

'On 13th of November 2017 at about 05.40 hours, I came to the Harbour Office in Tórshavn. Stavfjord was in a position northeast of Nólsoy, miles away from Pilot Station Charlie where I should board. I called Stavfjord on VHF channel 12 and asked them to proceed towards Pilot boarding position Charlie and to have their pilot ladder on their port side. On board the Pilot boat, east of Tórshavn Harbour, I called Stavfjord again on VHF channel 12 and asked them to proceed towards Pilot Station Charlie. Stavfjord

had slow speed so we tried to head in their direction. [...] I called Stavfjord again on VHF channel 12 and asked them to head towards the Pilot boat. When we came close to Stavfjord we could see the vessel was going astern away from Nólsoy. I went onboard and to the bridge where the Master informed me that it felt like Stavfjord had grounded on the bow before I came onboard. [...]

D. Een als bijlage bij het verzoekschrift gevoegde kopie van een bladzijde van het scheepsjournaal vermeldt positiebepalingen om 02.00, 04.00 en 06.00 uur. Als tijdstip van de gronding is 07.10 uur vermeld; genoteerd is verder dat de bulbsteven van het schip de bodem heeft geraakt, dat het schip eigener beweging achterwaarts in dieper water kon komen en dat van 11.30 tot 13.30 uur een duikersinspectie heeft plaatsgevonden.

E. De als bijlagen bij het verzoekschrift gevoegde Ecdis-schermafdrucken laten een afwijkende, richting kust/vaste land gaande koersbeweging van de Stavfjord zien.

F. Een als bijlage bij het verzoekschrift gevoegd Interim Survey Statement van 14 november 2017 vermeldt dat de Stavfjord bij de gronding aan de voorzijde is lekgeraakt en dat toestemming is gegeven voor een reis naar een reparatiewerf.

G. Een als bijlage bij het verzoekschrift gevoegde, door de kapitein van de Stavfjord op 10 november 2017 ondertekende, Imo crew list noemt negen bemanningsleden, waaronder betrokkene als eerste stuurman. Van hem is ook een kopie van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs overgelegd.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak het navolgende gebleken.

Op maandag 13 november 2017 omstreeks 07.10 BT heeft het aan Scheepvaartonderneming Stavfjord B.V. (Delfzijl) toebehorende zeeschip Stavfjord een gronding gehad voor de kust van Nólsoy, een onderdeel van de Faeröer-eilanden. De Stavfjord, met aan boord negen bemanningsleden, was op dat moment onderweg met een lading split van Årdal en Tau in Noorwegen naar het op de Faeröer-eilanden gelegen plaatsje Sund. Betrokkene, wiens rang die van 1e stuurman was, deed dienst als stuurman van de wacht. Hij had een loods opgeroepen en ontving vervolgens vanaf een loodsboot aanwijzingen om naar het loods-station Charlie te gaan. Zijn intentie was om die aanwijzingen op te volgen. Hij bleek echter niet goed op de hoogte te zijn van de positie van de Stavfjord. Daardoor kon het gebeuren dat de Stavfjord recht op de kust van Nólsoy afkoerste en een gronding maakte in de positie 62°00,97N 006°41,2W. Door de gronding ontstond een lekkage aan het voorschip. Eenmaal leeggemaakt kreeg het schip van Klasse toestemming voor een enkele reis naar een reparatiewerf. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan.

Uit het voorgaande blijkt dat betrokkene zijn taken als officier van de wacht niet naar behoren heeft vervuld; in het bijzonder heeft hij nagelaten om voldoende vaak de positie van het schip te bepalen en in kaart te brengen. Daardoor ontbrak het hem aan 'situational awareness'. De gronding was daarvan het gevolg.

Het Tuchtcollege wijst in dit verband nog op het bepaalde over het uitoefenen van de brugwacht in de STCW-Code. In hoofdstuk VIII daarvan is onder het kopje 'Performing the navigational watch' o.a. bepaald: 'During the watch the course steered, position and speed shall be checked at sufficient frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.'

De gedragingen van betrokkene leveren een overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als eerste stuurman 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, het milieu en het scheepvaartverkeer.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als scheepsofficier, met een gronding als gevolg. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier van de wacht betaamt. Daardoor is de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar gebracht. Gezien de ernst van de nalatigheid is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. In aanmerking nemende (i) dat de gevolgen van de nalatigheid in dit geval beperkt zijn gebleven tot enige materiële schade aan het schip en (ii) dat de rederij (naar aanleiding van het voorval) kennelijk afscheid heeft genomen van betrokkene ziet het Tuchtcollege aanleiding om te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid geheel voorwaardelijk wordt opgelegd. Deze sanctie is conform de tevoren aan betrokkene kenbaar gemaakte eis van de Inspecteur.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond zoals hiervoor vermeld onder 5;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 1 (een) maand;
- bepaalt dat deze schorsing 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. J.M. van der Klooster, plv. voorzitter, E.R. Ballieux en T.S. de Groot, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 12 september 2018.

J.M. van der Klooster
voorzitter

E.H.G. Kleingeld
secretaris

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.