



UITSpraak Nummer 3 van 2013 van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in de zaak nr. 2012.V4 – Geervliet

Op verzoek van:

verzoeker

De Minister van Verkeer en Waterstaat, thans de Minister van Infrastructuur en Milieu, te s 'Gravenhage,

Gemachtigde:

E.J. van Leeuwen,

Inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

betrokkene

A. van der V.,

raadsman J.M. de Boer, werkzaam bij Nautilus International.

1. Het verloop van de procedure

Op 5 juli 2012 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot behandeling ontvangen van E.J. van Leeuwen, Inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam, betreffende een zaak tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Geervliet. Bij het verzoek werden twee bijlagen ingediend, zijnde

1. Een "statement" van de kapitein.
2. Foto's van schade aan het schip.

Hierop heeft het Tuchtcollege betrokkene een afschrift van het verzoekschrift met de bijlagen doen toekomen.

Van betrokkene werd via zijn raadsman J.M. de Boer op 20 november 2012



een verweerschrift ontvangen. Bij het verweerschrift werden bijlagen overgelegd.

Bij brief van 13 december 2012 heeft de Inspecteur voor de Scheepvaart aanvullende informatie overgelegd, zijnde

3. Kopie Minimum Safe Manning Document
4. Voyage Planning Form
5. 3 foto's van het ECDIS scherm
6. Wachtorders bij het wisselen van de wacht
7. Kopie vaarbevoegdheidsbewijs van de kapitein
8. Kopieën scheepsdagboek
9. Contact Form
10. Rusturenlijsten
11. Intern onderzoek – rapportage

Bij brief van 18 december 2012 heeft het Tuchtcollege betrokkene de door de Inspecteur voor de Scheepvaart overgelegde informatie doen toekomen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 30 augustus 2013. Ter zitting is namens verzoeker verschenen E.J. van Leeuwen, Inspecteur voor de Scheepvaart. Betrokkene was ter zitting aanwezig en werd bijgestaan door zijn raadsman J.M. de Boer.

2. Het verzoek

Op 6 maart 2012 grondde het motorschip Geervliet omstreeks 23:00 uur lokale tijd op het Griekse eiland Nisos Polyaios. Ten tijde van de gronding liep de kapitein de brugwacht. Voorafgaand en ten tijde van de gronding was er geen effectieve uitkijk op de brug aanwezig.

Betrokkene heeft, aldus verzoeker, gehandeld in strijd met de Voorschriften 2 en 5 van het Verdrag inzake de internationale bepalingen ter voorkoming



van aanvaringen op zee, 1972, met het bepaalde in STCW Section A-VIII/2, Part 3.1 (Watchkeeping at Sea) Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch en met artikel 4 van de Zeevaartbemanningswet.

3. Het standpunt van betrokkene

Bijlage 1 bij het verzoek houdt – verkort weergegeven – het volgende in:

“At the 26th January 2012 I was signed on in Bremerhaven on coaster Geervliet IMO 9536052 sailing for Hartel shipping with a total of 6 crewmembers: 1 Captain, 1 Ch. Officer, 1 Ch. Engineer, 1 Cook/AB, 1 A.B. and 1 O.S with the watch keeping schedule 6 on 6 of and night watch A.B. from 22:00h till 02:00h and O.S. from 02:00h till 06:00h.

After 22hrs discharging in the port of Alexandrie, Egypt we Departure at Sunday 4th March In Ballast conditions (...) to Piraeus, Greece. The Ch.Off. made the route from Alexandrie to Piraeus in the ECDIS, and was checked by me and approved.

The weather was excellent, wind calm–variable later SW 2–3, good visibility, and sea conditions calm. Port side radar was on at range of 6 NM and in good working condition, both ECDIS–s were on with route and AIS information, updated sea charts. VHF on Channel 16 and in good working order. Navigation lights clearly lighted.

Because the AB’s had a 22hrs gangway watch in Alexandrie and were very busy in the hold cleaning and painting for the next cargo in Piraeus and the weather was good/clear night, I decided that this time they didn’t have to go on the night watch and could take some extra rest.

At the evening of the 6th of March 2012 everything was going like other evenings, all equipment worked in good order, I was alone in the wheelhouse



and all crew was downstairs in their cabins/messroom. Sailing course of 316 deg. With average speed of 7,5–8 kn. I was busy in the radio corner behind the ships computer to do some administration and pre arrival work for Piraeus for the next morning. In my opinion I took regular views outside, on the radar and ECDIS.

At 22:00h BT I noticed a dull thud and after I felt the vessel abruptly stopping. With a view on ECDIS it straight away came clear to me that we ran into a Rock/island and immediately stopped the engine. Outside and on the radar was in first instance nothing to see, but when I switched on the deck lightning and radar on range of 0,5 NM, it came clear to me that I hit land. (...).

By my own misjudgement of distance and neglecting to calculate the distance between the islands Nisos Folegandros and Nisos Poliaogos, by assessment 20–30 NM (in reality 10,2 NM) and concentrated too much on other duties than navigation I grounded the vessel and brought my crew in danger.

Date: 8th March 2012 (...).”.

Ter zitting van het Tuchtcollege heeft betrokkene onder meer aanvullend – kort en zakelijk weergegeven – het volgende verklaard:

dat hij bij zijn door hem ondertekende “statement” bleef, dat de gronding plaatsvond om 22:00 uur scheepstijd, welke gelijk was aan 20:00 uur UTC en 23:00 uur Griekse tijd, dat het wachalarm was afgezet, dat alarmen van de ECDIS op ‘mute’ waren gezet, dat hij aanvullende vragen over ‘pre-arrival papers’ voor Piraeus rond 19:00/20:00 uur scheepstijd ontving op 6 maart 2012, dat hij zijn administratieve werkzaamheden op de brug in de radiohoek heeft verricht, dat hij vanaf die plek af en toe naar buiten keek, dat hij dan wel moest opstaan, want vanaf zijn zitplaats kon hij niet naar buiten kijken, dat hij het licht van de vuurtoren van het eiland Nisos Polyaigos voor de gronding niet heeft gezien, dat hij fit was en niet in slaap gevallen is.



De raadsman van betrokkene heeft in het verweerschrift – kort en zakelijk samengevat – het volgende verweer aangevoerd.

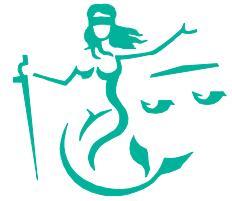
De voorschriften en bepalingen waarmee betrokkene in strijd zou hebben gehandeld zijn ieder voor zich breed uitlegbaar. De verbinding tussen deze voorschriften en de specifieke feiten van deze scheepsramp blijven buiten zicht. De eigen verklaring van betrokkene laat weinig misverstanden bestaan over de oorzaak van het incident. Hij bekent schuld.

De beschouwing van zijn handelen tijdens het incident levert een simpele conclusie op over de directe oorzaak van de gronding.

De vraag is echter waarom het dit keer mis is gegaan. Het antwoord is dat de agent veel te laat was met zijn informatie en de haven- en ladingpapieren de deur uit moesten. Dit in combinatie met het verkeerd inschatten van de afstand tussen twee eilanden en daarmee van de “beschikbare tijd” voor het klaar maken van de documentatie heeft het schip aan de grond doen lopen.

De Geervliet vaart zwaar onderbemand. Dit betekent niet alleen dat er geen uitkijk op wacht kon staan, maar ook dat tijdens het lopen van de wacht de hiervoor beschikbare tijd bijeen gesprokkeld dient te worden.

Op schepen als de Geervliet is het ontbreken van een uitkijk en het ontbreken van de tijd om de wacht waar te nemen een gegeven. Het onderzoek naar de scheepsramp met de Arklow Ranger kan een blauwdruk zijn van de ramp met de Geervliet. Ook daar is de kapitein druk doende geweest met het voorbereiden van zijn urgente administratie, terwijl hij toch echt met gebruikmaking van alle beschikbare middelen zijn wacht dacht te lopen. Ook daar waren het de ontbrekende middelen, met name het ontbreken van een voldoende aantal bemanningsleden om het schip te varen, die tot een ernstige ramp leidden. In de pleitnota van de Arklow Ranger heeft de raadsman van de kapitein aangegeven dat niet alleen de kapitein in de beklagdenbank zou moeten zitten, maar alle spelers in een sector die een dergelijke situatie laten voortbestaan.



Bij de invoering van de Zeevaartbemanningwet is de inspraak van de zeevarenden ondanks alle waarschuwingen beëindigd. De verbetering die het beschouwen van de complete bedrijfsvoering in plaats van slechts het traject “ van loods naar loods” zou inhouden, is volkomen teniet gedaan door het zonder enige vorm van terughoudendheid opstellen en goedkeuren van onwerkbare bemanningsplannen. De schepen in dit model zijn per definitie zodanig onderbemand, dat niet eens de normale wachttaken kunnen worden volbracht. Binnen 6 uur op/af systeem dienen zoveel neventaken te worden uitgevoerd, dat er op grond van de huidige wetgeving niet eens gevaren mag worden.

In zijn verklaring geeft betrokkene zijn fout toe. Die fout is het verkeerd inschatten van de tijd die hij beschikbaar had om zich met andere taken dan zijn directe wachttaken bezig te houden. De inspecteur komt aan het beoordelen van de verkeerde inschatting niet toe. De reden hiervan is dat de kapitein geacht wordt zich voortdurend bezig te houden met zijn wachttaken. De kapitein zal derhalve gestraft worden voor tekortkomingen die in zijn functie voorzien zijn.

Dit is niet terecht. De kapitein is zich zeer wel bewust van zijn verantwoordelijkheden en loopt zijn wacht zoals dat van hem verwacht wordt. Het geven van groen licht voor een back to back wachtsysteem, waarbinnen alle mogelijke taken moeten worden ingepast, veroordeelt hem en zijn collega's tot het invullen van wachttaken op een wijze die ook zichzelf niet verantwoord vinden.

Als het dan mis gaat, zou de situatie naar de feitelijke omstandigheden moeten worden beoordeeld. In dit geval zijn dat de omstandigheden dat de kapitein gedwongen werd om op zijn wacht noodzakelijke administratieve bezigheden uit te voeren. Mede daardoor kwam hij zodanig onder druk te staan dat hij een foutieve inschatting heeft gemaakt en niet tijdig met zijn wachttaken bezig was om een gronding te voorkomen.



Dit is een ander verwijt dan welke door de Inspecteur geformuleerd waren. Aan de verantwoordelijkheid en het naleven van de voorschriften mankeert het niet. De tekortkoming ontstaat door een ingecalculeerd gebrek aan tijd en/of menskracht.

Ter zitting heeft de raadsman van betrokkene nog het volgende aangevoerd:

“De gronding van de Geervliet kan naar mijn mening niet los gezien worden van een hele serie soortgelijke incidenten met als gemeenschappelijke factor een totaal onwerkbaar bemanningsmodel. Het is van groot belang dat van alles wat met betrekking tot deze incidenten gezegd en geschreven wordt, niets verloren gaat. Dat het wellicht niet de directe taak van het Tuchtcollege is om verder dan het directe handelen van de kapitein te kijken, doet daaraan niets af.

Zeer bewust zijn daarom door ons aan het schriftelijke verweer van de kapitein diverse uitspraken en notities toegevoegd. Het handelen van deze zeer ervaren kapitein zal zeker vragen oproepen, maar het beeld dat de gekozen voorbeelden opleveren, lijkt krachtig genoeg om althans een deel van de vragen te beantwoorden.

Kijkend naar de verwijten en voorlopige conclusies van de Inspecteur zouden naast de kapitein zomaar al zijn collega's in dezelfde situatie hier voor de tafel kunnen zitten. Het is een bewuste keuze van de scheepvaartsector om een groot deel van de vloot onderbemand te laten varen en de op dat segment van de vloot dienstdoende zeevarenden onder extreme druk te zetten.

Er kan geen twijfel bestaan aan het feit dat alle betrokkenen heel goed weten hoe zij hun wachten zouden moeten lopen en dat zij natuurlijk hun volle aandacht bij hun wachttaken dienen te houden. Het al lang bekende probleem is echter dat zij simpelweg aan die opdracht niet kunnen voldoen omdat hen de tijd en de middelen niet gegeven wordt om op verantwoorde



wijze alle aan hen toegewezen taken te kunnen verrichten.

Voor de conclusie dat niet aan de voorschriften voldaan is of wordt, is helemaal geen scheepsramp meer nodig. Iedere kapitein en wacht officier in het gewraakte bemanningsmodel kan bij voorbaat schuldig verklaard worden aan het inmiddels kennelijk standaard ten laste gelegde.

De kapitein heeft de schrik van zijn leven gehad. Hij betreurt het voorval uitermate en kan zich gelukkig prijzen dat er geen persoonlijke ongelukken gebeurd zijn. Hij is zich zeer wel bewust van het feit dat hij zijn wacht heeft gelopen op een wijze, die een beoordeling van buitenaf moeilijk kan doorstaan. Het is uitermate frustrerend, dat de noodzaak om tijdens zijn wacht zijn aandacht te moeten verdelen, absoluut geen uitzondering was: het is een vast gegeven voor hem en zijn collega's.

Dit keer was zijn pech dat de agent veel te laat was met zijn havenpapieren en dat hij wel aan de bak moest tijdens zijn wacht. Die afleiding in combinatie met een verkeerde inschatting is er de oorzaak van dat de Geervliet aan de grond liep. Deze verklaring kan nooit een excuus voor de gronding leveren, maar het kan zeker dienen als weergave van een keiharde realiteit, die dit incident in het rijtje plaatst waar het thuishoort.

Deze ervaren kapitein beseft ten volle dat zijn handelen heeft bijgedragen tot de gronding van de Geervliet. Echter, het is de wijze waarop hij en zijn collega's gedwongen worden om hun werkzaamheden te verrichten, die geleid heeft tot het maken van onjuiste keuzes.

Gezien alle voorgaande incidenten en de vruchteloze aandacht die door hem, zijn collega's en hun vertegenwoordigers gevraagd is voor de problematiek ben ik van mening dat de kapitein niet zonder meer alle schuld voor deze gronding kan worden aangerekend. Ik verzoek u dit in overweging te nemen bij uw oordeel, dat oordeel te bekijken in het licht van eerdere soortgelijke incidenten en niet te beperken tot het handelen van deze kapitein.



Graag wil ik de hoop uitspreken dat dit incident en de behandeling ervan opnieuw de aandacht vestigt op de onwerkbare situatie binnen sommige bemanningsmodellen. Zowel de reders als de controlerende instanties hebben het tot nu toe laten afweten en de gevolgen zijn ernaar. Ik zie hier zeker een rol voor de Inspecteur en wellicht ook voor het Tuchtcollege. Een advies kan zijn om in voorkomende gevallen terug te keren naar een degelijk en compleet vooronderzoek in combinatie met een zo volledig mogelijke publicatie van de behandeling ter zitting.”.

4. De beoordeling van het verzoek

Op grond van de verklaring van betrokkene ter zitting, het door hem ondertekende “statement”, het scheepsdagboek van het motorschip “Geervliet” en de foto’s van het ECDIS-scherm, acht het Tuchtcollege aannemelijk dat op 6 maart 2012 omstreeks 22:00 uur scheidstijd het motorschip “Geervliet” grondde aan de zuidzijde van het Griekse eiland “Nisos Polyaios” gelegen in de Egeïsche Zee. Betrokkene had de brugwacht tijdens de gronding. Blijkens de eigen verklaringen van betrokkene heeft hij tussen de eilanden Nisos Folégandros en Nisos Polyaios op de brug gewerkt aan de administratie en niet uitgekeken (namen van de twee eilanden zijn gespeld als vermeld in BA kaart nummer 1037, editie 2010).

Aan betrokkene kan worden toegegeven dat de aan hem verweten gewraakte gedragingen in het verzoek meer specifiek kunnen worden omschreven. Zo ontbreekt als gewraakte gedraging het niet plaatsen van een uitkijk en het gebruik maken van het wachalarm. Deze gedragingen kunnen onder een brede uitleg van het houden van een effectieve uitkijk vallen.

Het Tuchtcollege zal in zijn beoordeling van het verzoek het begrip ‘houden van een effectieve uitkijk’, nu een verwijt betreffende de boven vermelde specifieke gedragingen ontbreekt, uitsluitend opvatten als het niet houden van een effectieve uitkijk op de brug door betrokkene zelf. Wettelijke toetssteen daarbij is of betrokkene wel of niet een verwijt te maken valt



terzake van enig handelen of nalaten 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. Dat brengt met zich, gelet op de inhoud van het verweerschrift van betrokkene en op hetgeen nog door de raadsman van betrokkene ter zitting naar voren is gebracht, dat het Tuchtcollege in dat wettelijk kader geen onderzoek kan instellen 'in termen van lering en aanbevelingen' gelijk de (raadsman van) betrokkene kennelijk beoogt en verzoekt.

Het verrichten van administratieve handelingen gedurende de donkere uren dient vermeden te worden. Administratieve handelingen dienen alsdan te worden verricht met gebruikmaking van verlichting. Dit heeft tot gevolg dat na iedere administratieve handeling de ogen van een wachtdoend officier opnieuw moeten wennen aan het duister. Aldus wordt het houden van een effectieve uitkijk te zeer belemmerd. Het verrichten van administratieve handelingen verklaart echter niet waarom betrokkene gedurende het gehele traject van het eiland Nisos Folégandros tot en met het eiland Nisos Polyaios klaarblijkelijk geen goede uitkijk heeft gehouden, noch vanaf de brug, noch op de radars, noch op de ECDIS. Betrokkene had opgevallen moeten zijn dat het licht van de vuurtoren op het eiland Nisos Polyaios uit het zicht verdween en dat dit eiland steeds dichterbij kwam.

Naar betrokkene ter zitting verklaarde, heeft hij de informatie betreffende de lading- en havenpapieren op 6 maart omstreeks 19:00/20:00 uur scheepstijd ontvangen en was met het werk de nodige tijd gemoed. Betrokkene had een andere oplossing moeten zoeken om de benodigde tijd te vinden. Blijkens het rusturen-overzicht van betrokkene en van de eerste stuurman was dit mogelijk.

Niet aannemelijk is geworden dat het verrichten van neventaken gedurende de wacht van 18:00 uur tot 24:00 uur op 6 maart 2012 noodzakelijk was. Indien overigens juist is dat het uitvoeren van neventaken een zodanige omvang aanneemt dat op grond van de huidige wetgeving niet gevaren mag worden, is het aan de kapitein te beslissen zulks ook niet te doen.



Betrokkene heeft verklaard zich gedurende zijn wacht fit te hebben gevoeld en niet in slaap gevallen te zijn. Het Tuchtcollege ziet geen reden hem niet te geloven. Voor aanwezigheid van “fatigue” is geen aanwijzing.

Samenvattend is het Tuchtcollege van oordeel dat niet is gebleken dat het verrichten van nevenwerkzaamheden gedurende de wacht van 18:00 uur tot 24:00 uur noodzakelijk was.

Ook indien echter wordt uitgegaan van de noodzaak c.q. wenselijkheid van het verrichten van nevenwerkzaamheden gedurende de wacht van 18:00 uur tot 24:00 uur op 6 maart 2012, dan moet geconstateerd worden dat betrokkene zijn aandacht voor de door hem te verrichten werkzaamheden totaal verkeerd heeft verdeeld door er voor te kiezen tussen de eilanden Nisos Folégandros en Nisos Polyaigos niet uit te kijken.

Betrokkene heeft zijn taak als wachtdoend kapitein schromelijk verwaarloosd door gedurende lange tijd niet, althans niet effectief, uit te kijken.

Hij heeft door te navigeren als voren omschreven gehandeld in strijd met de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, Voorschriften 2 en 5, met de STCW regelgeving omtrent het uitvoeren van de wacht op de brug en met artikel 4 lid 3 en lid 4 van de Zeevaartbemanningwet.

5. Tuchtmaatregel

Het niet houden van een effectieve uitkijk in de nabijheid van eilanden met als gevolg een gronding moet worden aangemerkt als een ernstige inbreuk op de goede zeemannschap. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een bekwaam kapitein betaamt, waardoor de opvarenden, het schip en de omgeving in gevaar zijn gebracht. Een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur is hier gepast en geboden.



6. De beslissing

Het Tuchtcollege

- acht het tegen betrokkene gerezen bezwaar, te weten het niet houden van een effectieve uitkijk, gedurende zijn wacht met als gevolg een gronding, gegrond;
- legt betrokkene een schorsing op van de vaarbevoegdheid voor de periode van twee maanden;
- bepaalt dat de schorsing behoudens hoger beroep ingaat op de dag zes weken na verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr E.A. Bik, voorzitter, F. Karmelk en E.R. Ijssel de Schepper, leden, in aanwezigheid van mr E.H.G. Kleingeld, secretaris en uitgesproken door mr E.A. Bik ten openbare zitting op 11 oktober 2013.

E.H.G. Kleingeld
secretaris

E.A. Bik
voorzitter

Verzonden: 11 oktober 2013

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 's-Gravenhage (Postbus 20021, 2500 EA 's-Gravenhage), Nederland.