



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
30 OKTOBER 2019 (NR. 6 VAN 2019) IN DE ZAAK 2018.V8-CORAL PATULA**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. K. van der Wall,
inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

P. F.,
betrokkene,
raadsman: mr. O. Böhmer.

1. Het verloop van de procedure

Op 18 mei 2018 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als tweede stuurman van de Nederlandse gastanker Coral Patula. Bij het verzoekschrift waren 15 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. Op 31 januari 2019 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 16 juli 2019 om 10.30 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 16 juli 2019. Voor verzoeker is ter zitting verschenen mevrouw ing. K. van der Wall, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

In het verzoekschrift is het ongeval als volgt in het kort beschreven:

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07:15 uur vond te Yeosu (Korea) OPL Anchorage een aanvaring plaats tussen de Nederlandse gastanker Coral Patula en het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn. Beide schepen liepen (substantiële) schade op.

Het ongeval werd door de rederij aan ILT gemeld.

3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft de betrokkene als tweede stuurman gehandeld in strijd met (onder andere) 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.

Met name heeft betrokkene:

- de beperkte beschikbaarheid van noodzakelijke hulpmiddelen voor de uitkijk, met name de radars, geaccepteerd zonder dat er duidelijke instructies waren over het effectief gebruik van andere middelen;



- geaccepteerd dat hij, ook onder de heersende omstandigheden en bij nacht, alleen de brugwacht moest lopen;
- is onduidelijk in hoeverre betrokkene tegen de twee bovengenoemde punten protest heeft aangetekend bij de eerste stuurman en in ieder geval de kapitein en om aanvullende instructies en/of middelen (extra uitkijk) heeft verzocht. Feit is dat, als hij hier al protest tegen heeft aangetekend, dit niet het beoogde resultaat heeft gehad en dat hij zich min of meer heeft neergelegd bij het feit dat hij niet in staat was om de ankerwacht te lopen conform de norm van goed zeemanschap;
- los van het voorgaande geen goede uitkijk gehouden. Ook met de wel beschikbare hulpmiddelen, hoewel daar niet voor bedoeld, hadden andere schepen effectief in de gaten gehouden kunnen worden. Wanneer hij had gezien dat de Trueborn gedurende zijn wacht ruim een mijl dichtbij was gekomen, hadden eerder en ruim bijtijds maatregelen genomen kunnen worden.

De eis van de inspecteur luidt om betrokkene een waarschuwing op te leggen.

4. Het standpunt van betrokkene

In zijn verweerschrift geeft betrokkene aan dat hij wist dat de radars in beginsel ingeschakeld moesten zijn tijdens voor anker liggen en dat hij er geen probleem van heeft gemaakt dat hij de brugwacht (van 00.00 tot 06.00 uur) alleen moest doen. Mogelijk had hij een minder gezagsgetrouwe en sceptischere houding kunnen aannemen ter zake van de instructies om de radars uit te schakelen tijdens het ontgassen.

Het houden van ankerwacht door één officier was gebruikelijk.

Betrokkene is van mening dat hij goede uitkijk heeft gehouden met alle andere mogelijke middelen en dat het verlijeren van de Trueborn niet waar te nemen was. Hij betwist dat hij niet als een goed zeeman zou hebben gehandeld.



5. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Coral Patula is een onder Nederlandse vlag varende zeeschip (IMO-nummer 9425241 en roepletter PDDC).

B. Een bij het verzoek gevoegd(e) kopie van het onderzoeksrapport van de rederij (bijlage 6 bij het verzoekschrift) houdt – samengevat en grotendeels weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende in:

De gastanker Coral Patula (115x18,9x8,67m, 7.251 brutoton) arriveerde in Yeosu (Korea) OPL anchorage op 4 februari 2017 om 03.36 plaatselijke tijd. Het schip lag ten anker en had opdracht haar ladingtanks voor te bereiden op het innemen van nieuwe lading.

Het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn (170x27x7,2m, 18.036 brutoton) ging op 6 februari 2017 om 17.30 uur ten anker op een afstand van 3 zeemijlen van de Coral Patula.

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07.15 uur boordtijd vond een aanvaring plaats tussen de Coral Patula en de Trueborn waardoor beide schepen (substantiële) schade opliepen.

Omstandigheden ten tijde van het incident: 7 tot 8 Bft volgens de bemanning en 6 tot 7 Bft volgens de VDR, deining ongeveer 3 meter en stroming ongeveer 1 zeemijl. De zon ging op om 07.20 uur.

De VDR gegevens werden bewaard en later op kantoor bekeken door het onderzoeksteam. Daarbij werd onder meer geobserveerd dat de radar die verbonden was met de ECDIS op stand-by stond en geen informatie gaf over de aanvaring. De VHF-opnames waren duidelijk te verstaan en maakten duidelijk dat de bemanning van de Trueborn zich niet bewust was van de ten anker liggende Coral Patula noch van hun eigen krabbend anker.

Het bekijken van de ECDIS-gegevens leverde de volgende feiten op:

1. De Trueborn lag bij het begin van de opname op een afstand van 3 zeemijlen van de Coral Patula ten anker.



2. De afstand tussen beide schepen begon vanaf 9 februari om 02.00 uur af te nemen.
3. De snelheid van het krabben van het anker nam de eerste uren langzaam toe (0,5 tot 0,8 mijl), twee uur voor de aanvaring vermeerderde die snelheid tot meer dan een zeemijl en deze bedroeg 2 zeemijlen 15 minuten voor de aanvaring.

Interviews met de tweede en derde stuurman leerden dat de ECDIS *at the conning position* op een grote schaal was ingesteld om positiewisselingen en een mogelijk krabbend anker weer te geven. Als gevolg van deze instelling kon de omgeving buiten een afstand van 1 zeemijl niet gezien worden. De ECDIS op de kaarttafel was op een kleine schaal ingesteld zodat de kust zichtbaar was. Met de bekende ankerpositie moest het zicht meer dan 24 zeemijlen zijn om de kust binnen het zichtbereik van de kaart te kunnen weergeven. Met de Trueborn op een afstand van 3 zeemijlen was het erg waarschijnlijk dat een kleine verandering in de afstand niet zou worden opgemerkt als er geen behoorlijk overzicht van die afstanden en ligging werd bijgehouden van de schepen in de buurt van de Coral Patula.

Ten tijde van de aanvaring waren beide radars uitgeschakeld, zoals bevestigd door de VDR en de verklaring van de derde stuurman. Deze laatste verklaarde dat de radars waren uitgeschakeld op bevel van de eerste stuurman.

[..]

De rederij heeft duidelijke instructies opgesteld aangaande de bezetting van de brug, daarbij inbegrepen de enkele uitkijk door de officieren van de wacht.

Het volgende is geschreven in het Brug handboek, dat onderdeel is van het SMS.

[..]

"02.9 OOW as SOLE LOOK-OUT

The OOW may be the sole lookout when the vessel is underway in daylight conditions only.



The OOW may be the sole lookout when the vessel is at anchor or moored at buoys during day time and night time.

[..]

Prior to any Officer taking the role of sole look out, it must be ensured:

[..]

All essential equipment and alarms on the bridge are fully functional”.

[..]

De rederij heeft een geschreven werkinstructie 01-09-01-007 “Anchoring”.

Deze houdt onder andere in:

“The Master shall leave clear instructions, regarding the fixing of the vessel’s position. Full use shall be made of the radar and any other aids which can assist in monitoring the position on a continuous basis”.

[..]

In the *Master’s Standing Orders* staat o.a. het volgende:

“Performing the watch

The OOW shall make the most effective use of all navigational equipment at his disposal, this includes the main engine.

[..]

At anchor

[..]

All traffic around the Vessel has to be monitored with the outmost care.

[..]

Master to be called – at any time – on the following:

[..]

If the OOW has the slightest doubt regarding the safety of the persons on board, the safety of the Vessel, the cargo and/or the marine environment.”

C. Een in het verzoekschrift opgenomen tabel met begeleidende tekst luidt:

“Op basis van het rapport van de rederij is de volgende tabel samengesteld, waarin staat vermeld hoeveel de Trueborn, vanaf het moment dat de Trueborn begon te krabben, per uur dichterbij kwam.



LT=BT=UTC+9						
OOW	Time		Range	decreasing range		
	UTC	LT=BT		per hour		2/0 watch
2/0	15:00	00:00	-		-	1,14
	16:00	01:00	2,98	0,03	0,09	
	17:00	02:00	2,95			
	18:00	03:00	2,86	0,13	0,23	
	19:00	04:00	2,73			
	20:00	05:00	2,5	0,66	1,23	
3/0	21:00	06:00	1,84			
	22:00	07:00	0,61			

Uit de tabel blijkt dat de Trueborn gedurende de wacht van de gedaagde (TC: betrokkene) 1,14 Nm dichterbij was gekomen en gedurende het eerste uur van de wacht van de derde stuurman 1,23 Nm”.

D. Betrokkene heeft ter zitting op 16 juli 2019 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

De tweede stuurman bevestigt desgevraagd dat hij de instructie om de radars uit te zetten van de derde stuurman bij het wisselen van de wacht had doorgekregen, en dat hij daar geen andere instructies bij kreeg. De voorzitter vraagt de tweede stuurman of hij toen niet gevraagd heeft om een alternatief. De tweede stuurman antwoordt het volgende: Ik weet dat alle aanwezige middelen die er zijn, gebruikt moeten worden. De tweede stuurman verklaart dat hij de radars niet uitgezet en niet aangezet heeft tijdens zijn wacht.

De voorzitter vertelt de tweede en derde stuurman dat het tweede verwijt aan hen is, dat ze geaccepteerd hebben dat ze elk alleen de brugwacht moesten lopen. De voorzitter vraagt of het juist is om 's nachts alleen de wacht te lopen als de radars uit zijn en of er niet standaard een extra wacht moest zijn, gezien de instructie dat alle beschikbare middelen moeten worden



ingeschakeld. De tweede stuurman antwoordt dat er geen versterkte wacht was, maar een gebruikelijke wacht. Als er een extra wacht zou moeten zijn, dan moest ik daarvan op de hoogte gesteld worden, aldus de tweede stuurman.

De voorzitter vraagt de tweede stuurman ten aanzien van het derde bezwaar of hij geen protest heeft aangetekend en geen aanvullende instructies heeft gevraagd. De tweede stuurman antwoordt dat dit soort zaken overdag besloten moeten worden. Daar kan je niet iemand voor wakker maken. U houdt mij voor de dat de situatie een paar dagen duurde. Maar als je voor anker ligt, is het niet verplicht dat er een wachthoudende matroos bij is, aldus de tweede stuurman.

Het vierde bezwaar luidt dat u geen goede uitkijk heeft gehouden, en dat u als u goed gekeken zou hebben eerder maatregelen zou hebben genomen, zegt de voorzitter. De voorzitter verwijst naar het schema zoals opgenomen op pagina 7 van elk van de verzoekschriften, waarin te zien is hoe de Trueborn het schip naderde gedurende het tijdsverloop. De voorzitter vraagt de tweede stuurman hoe het kan dat de Trueborn 1,14 zeemijl dichterbij kwam en hij niets zag. De tweede stuurman antwoordt het volgende. We lagen aan een drukke route en er kwamen veel schepen langs. Een schip dat minstens 3 zeemijl van ons lag, viel niet meteen op. U vraagt mij welke middelen ik heb ingezet om anderen in de gaten te houden. Dat was ECDIS, en alles wat er verder op de brug was. Wat er verder op de brug was, dat weet ik niet meer precies. ECDIS is het belangrijkste in de nacht. De Trueborn kwam in 6 uur tijd maar 1 mijl dichterbij; dat is op de kleine schaal van 24 zeemijl niet waar te nemen. U vraagt mij waarom ik de schaal niet heb aangepast. Op een EDCIS was een grote schaal en op een andere ECDIS was een kleine schaal. Ik heb de schaal niet aangepast omdat ik een duidelijk beeld had over de situatie rondom ons. De verandering van een zeemijl was moeilijk waar te nemen. Aan de tweede stuurman wordt gevraagd in welke stappen de ECDIS schaal kon worden vergroot of verkleind. Hij antwoordt dat dat kan per halve mijl, hele mijl, drie mijl, vier mijl, zes mijl en twaalf mijl.



AIS is aangesloten op ECDIS, daar kun je de informatie ook zien. Als de knop van de AIS ingeschakeld is dan zie je de driehoekjes op de ECDIS. Op de radar moet je de AIS apart aan en uit zetten, aldus de tweede stuurman. U vraagt mij of ik de Trueborn gezien heb toen die arriveerde om voor anker te gaan. Nee, ik heb niet expliciet op dat schip gelet of er aandacht aan besteed. Ik weet ook niet meer of ik tijdens mijn wacht de Trueborn heb gezien. Er voeren vele schepen voorbij. We hebben niet waargenomen dat de Trueborn onverlicht was.

De derde stuurman verklaart dat in de nachtelijke uren op de brug de kaarttafelverlichting aan was en de brugverlichting uit. De tweede stuurman bevestigt dit. Als passerende schepen navigatieverlichting aan hadden konden we die waarnemen, aldus de tweede stuurman.

Ik weet niet of de elektronische zeekaart op de radar geprojecteerd kon worden, aldus de derde stuurman: De tweede stuurman geeft aan dat als het apparaat dat ondersteunt, dat kan. Of dat in dit geval werd ondersteund, dat weet ik niet, zegt de tweede stuurman.

De voorzitter geeft aan dat hij graag wil weten hoe de persoonlijke situatie is van de stuurlieden. Hij verwijst naar pagina 21 van het rapport van de rederij en vraagt aan elk van de stuurlieden of dat een goed beeld geeft van hun ervaring.

De tweede stuurman antwoordt: ik heb ook op andere schepen van dezelfde grootte gevaren. Ik had al onder een contract als tweede stuurman gewerkt, en mijn volgende contract was kort daarvoor begonnen. Het eerste contract was 90 dagen, het tweede was van 17 januari 2017. Dus ten tijde van het incident was ik er al iets langer dan wat staat op pagina 21. Ik werk nog steeds voor Anthony Veder. Ik heb veel van het incident geleerd.



6. 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 9 februari 2017 omstreeks 07:15 uur boordtijd vond te Yeosu (Korea) OPL anchorage een aanvaring plaats tussen de Nederlandse gastanker Coral Patula en het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn. Beide schepen liepen (substantiële) schade op.

Betrokkene heeft

- de beperkte beschikbaarheid van noodzakelijke hulpmiddelen voor de uitkijk, met name de radars, geaccepteerd zonder dat er duidelijke instructies waren over het effectief gebruik van andere middelen;
- geaccepteerd dat hij, ook onder de heersende omstandigheden en bij nacht, alleen de brugwacht moest lopen;
- tegen de twee bovengenoemde punten geen protest aangetekend bij de eerste stuurman en de kapitein en heeft niet om aanvullende instructies en/of middelen (extra uitkijk) verzocht. Feit is dat hij zich min of meer heeft neergelegd bij het feit dat hij niet in staat was om de ankerwacht te lopen conform de norm van goed zeemanschap;
- los van het voorgaande geen goede uitkijk gehouden. Ook met de wel beschikbare hulpmiddelen, hoewel daar niet voor bedoeld, hadden andere schepen effectief in de gaten gehouden kunnen worden. Wanneer hij had gezien dat de Trueborn gedurende zijn wacht ruim een mijl dichterbij was gekomen, hadden eerder en ruim bijtijds maatregelen genomen kunnen worden.

B. Hoewel betrokkene wist dat bij het houden van de wacht alle aanwezige middelen gebruikt moeten worden heeft hij zich erg passief opgesteld zowel ten aanzien van de order om de radars uit te laten als het feit dat hij onder die omstandigheden (nacht, geen radar, aanmerkelijk verslechterende weersomstandigheden) alleen de brugwacht moest lopen. Ook naar het oordeel van het Tuchtcollege had de kapitein hier meer leidend



moeten zijn. Betrokkene kan echter verweten worden dat hij in deze bijzondere situatie heeft nagelaten om met de kapitein te overleggen. Als tweede stuurman had betrokkene ook zelf moeten inzien dat het uitschakelen van de radars onder de gegeven omstandigheden niet acceptabel was.

Hoewel vooropstaat dat AIS niet als navigatiemiddel is bedoeld had hij, gegeven het ontbreken van de radars, in dit geval AIS op de ECDIS moeten projecteren en daarbij de instelling dusdanig kunnen en moeten aanpassen dat hij ook zicht had op de bewegingen van schepen in de nabije omgeving van de Coral Patula zoals de Trueborn.

Aan te nemen valt dat het uitgeschakeld zijn van de radars en het door hem onvoldoende houden van uitkijk met andere middelen mede heeft bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring. Het Tuchtcollege onderkent dat het krabbend anker van de (onverlichte) Trueborn en het niet althans onvoldoende uitkijk houden aan boord van de Trueborn in de eerste plaats hebben geleid tot de aanvaring.

C. 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 scheepsofficier 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.

D. Uit het voorgaande volgt dat het Tuchtcollege de stelling van betrokkene niet deelt dat het verlijeren van de onverlichte Trueborn (1,14 zeemijl in 6 uur) niet waar te nemen was; inderdaad niet met het blote oog maar wel met de AIS via de ECDIS.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn functie als scheepsofficier. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een



verantwoordelijk officier betaamt, waardoor de veiligheid van met name het schip en het scheepvaartverkeer in gevaar is gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen, zoals hiervoor onder 5 toegelicht, kan niet volstaan worden met de gevorderde waarschuwing maar acht het Tuchtcollege een berisping op zijn plaats.

In de volgende omstandigheden ziet het Tuchtcollege aanleiding om geen nog zwaardere maatregel op te leggen. De kapitein heeft hier nagelaten om leidend te zijn. Aan boord was de cultuur er volgens de drie stuurlieden niet naar om diens optreden ter discussie te stellen. Ook ontbraken instructies van de rederij voor het ontgassen tijdens het voor anker liggen. Tenslotte zegt betrokkene te hebben geleerd van dit incident.

8. Aanbevelingen voor de praktijk

Los van de beslissing in deze zaak geeft het onderzoek naar de aanvaring tussen de Trueborn en de Coral Patula het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen voor de praktijk te doen:

1. Een rederij moet goede instructies geven voor het ontgassen.
2. Bij ontgassen moet altijd vooraf een *toolbox meeting* worden gehouden met de gehele bemanning, waarbij de *checklists* worden doorgesproken; wie doet wat en hoe. Aldus worden de *checklists* gecontroleerd en eventueel aangevuld.
3. Stuurlieden moeten op hun plicht gewezen worden beter om zich heen te kijken en te weten wat er – ook op afstand – om hen heen gebeurt, zodat het opvalt als een schip (zoals de Trueborn zonder verlichting) zich verdacht gedraagt.
4. De kennis van radars / AIS / ECDIS en hun integratie moet worden verbeterd. AIS blijft zichtbaar op radars die op *stand-by* staan.
5. Aan het verschijnsel van *cross sensitivity* bij gasmeters dient meer bekendheid te worden gegeven.



9. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt aan betrokkene de maatregel van berisping op.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, H. van der Laan en D. Willet, leden en T.W. Kanders en G. Jansen, plaatsvervangend leden, in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 30 oktober 2019.

P.C. Santema
voorzitter

D.P.M. Bos
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.