

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2018-09 "2018.V4 – Zillertal"

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 12 SEPTEMBER 2018 (NR. 9 VAN 2018) IN DE ZAAK 2018.V4 – ZILLERTAL

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
S. K.,
betrokkene,
niet verschenen.

1. Het verloop van de procedure

Op 9 maart 2018 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als eerste stuurman van het Nederlandse zeeschip Zillertal. Bij het verzoekschrift zijn 18 schriftelijke bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief van 11 mei 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 11:30 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 11:30 uur. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is - verkort weergegeven - het navolgende ten grondslag gelegd. Op woensdag 10 januari 2018 omstreeks 05:36 uur UTC vond - 3,5 nm NW van 'Skagen W' Lighthouse in de positie 57°46,8'N;010°29,9'E - een aanvaring plaats tussen het

Nederlandse zeeschip Zillertal en het onder de vlag van Cook Island varende zeeschip Edmy, callsign E5U2465 en IMO-nummer 7926409. Beide schepen liepen substantiële schade op. Betrokkene, die als 'chief officer' op de bemanningslijst stond, was op het moment van de aanvaring wachtdoend officier op de Zillertal. Kort voor het ongeval had hij de verplichte extra uitkijk voor andere werkzaamheden van de brug gestuurd. Zelf heeft hij niet voortdurend de naderende Edmy in de gaten heeft gehouden.

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 en Art. 1 van het Besluit toepassingverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, in verbinding met o.a. de Voorschriften 2b, 5 en 7 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, Londen, 20 oktober 1972.

3. Het standpunt van betrokkene

Van betrokkene is alleen een schriftelijke verklaring, gedateerd 10 januari 2018, voorhanden. Hij heeft geen verklaring afgelegd naar aanleiding van het door de Inspecteur aan hem gemaakte verwijt en heeft op oproepen van het Tuchtcollege 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 woensdag 10 januari 2018 omstreeks 05.33 uur UTC vond - 3,5 nm NW van 'Skagen W' Lighthouse in de positie 57°46,8'N;010°29,9'E - een aanvaring plaats tussen het Nederlandse zeeschip Zillertal en het onder de vlag van Cook Island varende zeeschip Edmy, callsign E5U2465 en IMO-nummer 7926409. Beide schepen liepen substantiële schade op. De Zillertal vervolgde haar reis naar Rotterdam. De Edmy kon op eigen kracht de haven van Frederikshaven bereiken. Niemand raakte gewond. Het ongeval is nog dezelfde dag door de rederij aan ILT gemeld.

B. Een bij het verzoekschrift gevoegde kopie van een bladzijde uit het scheepsjournaal van de Zillertal. Als BT-tijdstip van de aanvaring is daarop 06.37 uur vermeld. Vergelijking van de tijden in het scheepsjournaal met de voorhanden zijnde AIS-tijden leert dat BT = UTC + ca. 65 minuten.

C. Door de Danish Maritime Assistance Service (MAS) is een AIS-backtrack aangeleverd in de vorm van een PowerPointpresentatie. Die bevindt zich als bijlage 6 bij het verzoekschrift. Daaruit blijkt dat beide schepen (de Zillertal en de Edmy) voorafgaand aan de aanvaring verscheidene keren hun koersen hebben gewijzigd. De laatste significante koerswijziging van de Zillertal voor de aanvaring was om 05.10 uur UTC. Van de Edmy was de laatste significante koerswijziging voor de aanvaring tussen 04.55 en 05.07 uur UTC. In elk geval vanaf 05.15 uur UTC bestond gevaar voor aanvaring tussen beide schepen, die elkaar toen op kruisende koersen naderden.

D. Een bij het verzoekschrift gevoegde 'Statement of facts', gedateerd 12 januari 2018, van de kapitein van de Zillertal houdt onder meer het volgende in: 'M/v "Zillertal" has sailed fm St. Petersburg on 06.01.2018 [...] loaded with 6304.724 mts of Aluminium products, bound for Rotterdam [...]. On 10.01.2018 at 06:37 vessel has a collision with m/v "EDMY", call sign ESU2465, at position of 3.5 nm NW from "Skagen W" Lighthouse. I immediately came on bridge and took over the command. One vessel was observed very close at port quarter, and another vessel straight ahead.'

E. Een bij het verzoekschrift gevoegde, op schrift gestelde verklaring van scheepsgezel S. A. houdt onder meer in: 'I arrived to the bridge approximately at 03.50 [...]. At 04.00 I took over the watch. Approximately at 06.30 C/o ordered me to check gangways and toilets for cleaning and report him. I was making this inspection, while I felt moderate impact.'

F. Een bij het verzoekschrift gevoegde schriftelijke verklaring van betrokkene, gedateerd 10 januari 2018, houdt onder meer in:
'04:00 I took over the navigational watch. Visibility and weather condition was good. [...]
06:25 I allocated a target on radar with AIS name "Edmy". This target was slowly approaching to our port quarter [...]. After that I recognized this target visually.
06:37 Position Lat 57.46.8 N Lon 010.29.9 E Course 246° Speed 12.7 kn I went to chart room to make entry to log-book and at that moment heard and felt strong impact from port quarter and run to port-side wing. I saw a vessel which was going out of our port quarter, a distance was increasing.'

G. Een bij het verzoekschrift gevoegd verslag van Z. Tomijenovic, inspecteur vlaggenstaat, van diens onderzoek aan boord van de Zillertal op 12 januari 2018 houdt onder meer in:
'[tijdens het onderzoek] geeft de kapitein [...] mondeling aan de stuurman te hebben gevraagd wat er is gebeurd, maar kreeg daar geen antwoord op van de stuurman [...]. De stuurman staarde volgens de kapitein voor zich uit en zei helemaal niets.'

H. Een bij het verzoekschrift gevoegde Imo crew list vermeldt dat de Zillertal op de onderhavige reis van St. Petersburg naar Rotterdam twaalf (Russische) bemanningsleden telde, waaronder betrokkene als 1e stuurman en S. A. als O.S. (ordinary seaman).

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

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

Op woensdag 10 januari 2018 omstreeks 05:33 uur UTC vond - 3,5 nm NW van 'Skagen W' Lighthouse in de positie 57°46,8'N;010°29,9'E - een aanvaring plaats tussen het (aan Rederij K&T Holland C.V. I toebehorende) Nederlandse zeeschip Zillertal en het onder de vlag van Cook Island varende zeeschip Edmy, callsign E5U2465 en IMO-nummer 7926409. Beide schepen liepen substantiële schade op. Er zijn geen gewonden gevallen. De Zillertal, die met een lading aluminium onderweg was van St. Petersburg naar Rotterdam, heeft na de aanvaring haar reis naar Rotterdam in beschadigde toestand kunnen vervolgen. De Edmy kon op eigen kracht de haven van Frederikshaven bereiken.

Betrokkene, wiens rang die van 1e stuurman was, bevond zich ten tijde van de aanvaring als wachtdoend officier op de brug van de Zillertal, als enige, want de extra uitkijk die er was had hij opdracht gegeven om de gangways en de toiletten te inspecteren. Betrokkene zelf was naar de kaartkamer gegaan, waar hij het logboek bijwerkte. Volgens zijn verklaring had hij tevoren de Edmy langzaam zien naderen richting bakboordzijde van de Zillertal.

Uit deze gang van zaken blijkt dat betrokkene zijn taken als officier van de wacht niet naar behoren heeft vervuld; in het bijzonder heeft hij niet voldaan aan de verplichting inzake het te allen tijde houden van een goede uitkijk. In dit geval is dat eens te meer kwalijk vanwege de aanwezigheid van ander scheepvaartverkeer. Bovendien was

sprake van veranderende koersen. Dat betrokkene naar de kaartkamer is gegaan en de naderende Edmy niet voortdurend in de gaten heeft gehouden, was daarnaast in strijd met zijn plicht om steeds alert te zijn op het bestaan of het zich ontwikkelen van aanvaringsgevaar. Ook had hij maatregelen moeten nemen om het aanvaringsgevaar, dat zich realiseerde, te vermijden. Deze nalatigheden leveren schendingen op van o.a. de voorschriften 5, 7 en 8 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, Londen, 20 oktober 1972. Van verontschuldigende feiten of omstandigheden is niet gebleken.

De gedragingen en nalatigheden van betrokkene leveren evenzovele overtredingen op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als officier 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 aanvaring als gevolg. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier van de wacht betaamt. Daardoor heeft hij de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar is gebracht. Gezien de ernst van de nalatigheid is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. In de omstandigheid dat van eerdere overtredingen niet is gebleken en de gevolgen van het falen in dit geval beperkt zijn gebleven tot materiële schade aan de schepen ziet het Tuchtcollege aanleiding om te bepalen dat een deel van de schorsing van de vaarbevoegdheid voorwaardelijk wordt opgelegd. Deze sanctie is gelijk aan de tevoren 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 3 (drie) 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. J.M. van der Klooster, plv. voorzitter, H. van der Laan en O.F.C. Magel, 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.