

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2019-05 (2018.V7-Coral Patula)

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 30 OKTOBER 2019 (NR. 5 VAN 2019) IN DE ZAAK 2018.V7-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

S. Y.,
betrokkene.

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 eerste 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 16 september 2018 is 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.

2. Het verzoek

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

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.

Het ongeval werd door de rederij aan ILT gemeld.

3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft de betrokkene als eerste 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 er voor gekozen om uit te gaan van de Cargo Operations checklijst 1 – Pre-operation;
- om aan de checklist te kunnen voldoen, moesten de radars worden afgezet. De checklist schrijft voor: “*All deficiencies found during Pre-Operations checks are to be brought under the attention of the master whom shall decide further follow-up*”. Volgens de kapitein heeft hij dat niet gedaan.
- het laten uitzetten van radars had ook voor betrokkene onder de gegeven omstandigheden niet acceptabel mogen zijn.

De eis van de Inspecteur luidt om betrokkene een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 2 maanden waarvan 1 maand voorwaardelijk.

Het heeft het Tuchtcollege overigens bevreemd dat de Inspecteur bij de bezwaren geen aandacht heeft geschonken aan de *risk assessment* en *toolbox-meetings*, voor zover deze al was opgemaakt respectievelijk hebben plaatsgevonden. In situaties als in deze zaak aan de orde, is het gebruik van deze instrumenten in menig SMS (*Safety Management System*) standaard. Omdat het geen onderdeel was van de bezwaren – en betrokkene zich daar dus niet op heeft kunnen voorbereiden – heeft het Tuchtcollege aan dit aspect verder geen aandacht besteed bij de tuchtrechtelijke beoordeling van deze zaak.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent als eerste stuurman opdracht gegeven te hebben om de radars tijdens het ontgassen uit te zetten. Dat deed hij niet alleen op basis van de *Cargo Operations Checklist* maar ook vanwege de veiligheid. Hij was bang voor een gevaarlijke situatie die tot een explosie kon leiden. Betrokkene dacht dat gelezen te hebben in voorschriften van de rederij. Hij erkent dat hij niet met de kapitein heeft overlegd over het uitzetten van de radars.

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 varend 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 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.

Ten tijde van de aanvaring waren beide radars van de Coral Patula 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 die het afblazen van gas had aangemerkt als een *cargo operation* en daarbij de *Cargo operation checklist 1 – pre commencement of operation* hanteerde. Volgens Appendix C hield deze checklist 30 punten in waaronder *“Radars are off and main radio transmitting aeri-als disconnected and earthed”*. Onderaan het formulier staat rood omlijnd: *“All deficiencies found during Pre-Operations checks are to be brought under the attention of the master whom shall decide further follow-up”*.

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”.

[..]

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 bij het verzoekschrift gevoegde vragenlijst van de inspecteur Schipper ILT/Scheepvaart (bijlage 11A), met daarin o.a. de volgende vragen:

5. *Have you been informed about the radars being switched of?*

6. *Do you agree with C/O to use the “Cargo Operations Checklist 1 – Preoperation “ for the purging operations at sea?*

Met daarbij de navolgende antwoorden van de kapitein van de Coral Patula:

Question #5: No, I was not informed about that matter by C/O nor by OOW

Question #6: No, I do not agree because purging operations are not to be considered as normal cargo operations but as specific operations.

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

Ik ben het niet eens met de Inspecteur. De checklist zoals opgenomen in het rapport van de rederij (pagina 66-67 van het dossier) geeft in een rood omlijnd kader de zin die net al aan de orde kwam weer, namelijk: "*All deficiencies found during the Pre-Operations checks are to be brought under the attention of the master whom shall decide further follow-up*". Er staat dat ik verplicht ben om onregelmatigheden aan de kapitein te melden. Maar ik heb niet op grond van deze checklist met de kapitein gesproken. Deze checklist was niet precies van toepassing. Er was echter geen checklist aan boord voor de specifieke situatie van het ontgassen terwijl het schip voor anker ligt. Omdat er geen toepasselijke checklist was, heb ik deze toch gebruikt. Er staat in dat de radars uit moeten (zie pagina 66 van het dossier). U vraagt mij of er geen reden was om met de kapitein te overleggen omdat dit een afwijkend geval was. Ik ontdekte pas een paar minuten voor de start van de ontgassing dat de radars aan stonden; dat was tegenovergesteld ten opzichte van wat in deze checklist staat. Bovendien herinnerde ik me dat de radars uitgezet moeten worden in geval van ladinghandelingen aan boord van gas-tankers. Dat stond in instructies van de rederij van vroeger, waar ik kopieën van heb gemaakt en welke ik nu overleg in deze procedure (*Uncontrolled cargo vapour release EP9A* en *Liquid cargo spill on deck EP8*). Ook staat in paragraaf 4.5 onder 3 van het rapport van de rederij een verwijzing naar instructies over het uitzetten van de radar (pagina 63 van het dossier). Ik had de veiligheid op het oog. Er was op dat moment stil weer, er was bijna geen wind, en we moesten veel explosief gas afblazen. Ik was druk met het voorbereiden van de procedure voor het ontgassen. Ik had hier geen ervaring mee en dit niet eerder gedaan. Tijdens deze voorbereidingen was ik in de buurt van de brug. Toen ik zag dat de radars nog aan waren, ben ik naar boven gegaan en heb ik gevraagd aan de derde stuurman om de radars uit te zetten. Dat was tijdens de wacht van de derde stuurman. De verwachting was dat het ontgassen heel snel klaar zou zijn, en daardoor heb ik er toen niet bij stilgestaan om met de kapitein te overleggen. Ik had dat wel moeten doen, op dat moment of een later moment. Uiteindelijk was het ontgassen pas op de dag erna om 13 uur klaar.

Ik heb aan de derde stuurman de checklist laten zien om mijn besluit om de radars uit te zetten te ondersteunen. U vraagt mij of er iemand is geweest die is opgevallen dat dit een checklist was voor gebruik in de haven. Niemand heeft dat opgemerkt. Er was ook geen andere checklist die hiervoor gebruikt kon worden; deze was het meest van toepassing.

Op de vraag of ik de derde stuurman heb gezegd dat de radars voor een bepaalde tijd uit moesten antwoord ik: Het is tweeëneenhalf jaar geleden. Ik geloof dat ik heb gezegd dat de radars voor de duur van het uitblazen uitgezet moesten worden; ik heb niet gezegd voor precies hoe lang of tot wanneer, maar wel voor de duur van het uitblazen, wat ongeveer twee uur in beslag zou nemen. Ik had mij ervan vergewist dat er geen andere schepen in de buurt waren. Er was dus geen gevaar. Op dat moment was het explosie gevaar het belangrijkste.

Het weer verslechterde later inderdaad, maar het afblazen van het gas zou niet zo lang duren. Ik was ook nog steeds bezig met procedures op het dek. Ik ben daarna niet op de brug geweest en heb niet waargenomen dat de radars nog steeds afgezet waren.

Mij wordt gevraagd of ik om instructies had moeten vragen om ter compensatie andere middelen in te zetten. Ik heb een risk assessment formulier ingevuld en aan de kapitein voorgelegd. De kapitein heeft een paar punten toegevoegd en dat was het. Er stond daar niets over de radar in. De risk assessment werd in de computer ingevuld en uitgeprint. De risk assessment is naar kantoor gegaan. U vraagt mij wat voor soort gas het betrof aan boord waar we mee moesten werken. Het was ethyleen.

De voorzitter leest mij voor dat in het door mij zojuist overgelegde document *Uncontrolled cargo vapour release EP9A* staat “*Consider shutting down of radars and maintaining radio silence*”. Hetzelfde staat in het tweede door mij overgelegde document. Ik begrijp uit het woord *consider* dat hier beoordelingsruimte in zit. Maar op dat moment dacht ik dat er een gevaarlijke situatie was die tot een explosie kon leiden; daarom vroeg ik de radar uit te zetten. Er bestond naar mijn mening gevaar van een om het schip hangende gaswolk omdat er weinig wind was. Dit is ook te zien in het scheepsjournaal.

U leest mij voor dat op pagina 17 van het rapport van de rederij, in de daar weergegeven instructies, het volgende staat: “*Full use shall be made of the radar (...) on a continuous basis*”. Ik begrijp dat, maar in de omstandigheden van dat moment, onder druk en in haast, heb ik een andere beslissing genomen.

De inspecteur houdt mij voor dat in de instructies staat dat gebruik gemaakt moet worden van alle middelen. U vraagt mij welk alternatief ik heb ingeschakeld toen de radar uitstond. Ik vertel u dat je dan AIS kan gebruiken en ECDIS, en natuurlijk visueel uitkijk houden. Ik heb niet gezegd dat de officier van de wacht geïnformeerd moest worden. Ik was op dat moment bezig met het voorbereiden van de ontgassing. U vraagt mij of het feit dat de radio en antenne niet uitgeschakeld waren een afwijking is van de checklist en van de stukken die ik heb overgelegd. Ik ging op dat moment uit van gezond verstand. Als ik ook die uitgeschakeld had dan hadden we helemaal geen contact meer met omliggende schepen gehad. Ik had goed voor ogen dat de radar uit moest op grond van meerdere stukken en daarom heb ik dat gedaan. Ik heb geen opdracht gegeven om de radio uit te zetten. Er was weinig tijd; ik had de checklist snel doorgenomen. De radar moest uit, en de radio heb ik over het hoofd gezien. Het klopt dat ik net zei dat het gezond verstand was om de radio aan te laten. Het is tweeënehalf jaar geleden en alles gebeurde in korte tijd. Ik heb nog een beeld van wat er in me omging maar het lukt me niet meer om dat exact stap voor stap uit te leggen.

Er zat drie dagen tussen het voor anker gaan en het ontgassen. U houdt mij voor dat ik de indruk geef dat het ontgassen snel voorbereid is, omdat er weinig tijd was. Ik antwoord u dat dat niet zo was. Ik ben al die tijd bezig geweest om de ontgassing voor te bereiden. Dat proces bestaat uit een aantal fases. Het moment dat de ontgassing zelf plaatsvindt is het minst moeilijk. Kort daarvoor merkte ik pas het punt van de radars op.

U vraagt mij wat er in die dagen voor het ontgassen gebeurd is. Ik antwoord u dat ik een lijst aan dingen aan het doorlopen en voorbereiden was. Alle stappen werden met de kapitein en de gasdokter besproken. Er is toen niet gesproken over het uitzetten van radars. Ik moest aan de radars denken toen we op het punt stonden om het gas uit te laten.

Van de kapitein heb ik niet de juiste steun gekregen. De kapitein had ervaring, maar ik weet niet of hij ervaring had in deze situatie. Voor zover ik weet werkte de kapitein vroeger op olietankers.

Ik heb kantoor niet geïnformeerd dat er geen duidelijke instructies voor de situatie van ontgassen tijdens het ankeren zijn. De kapitein deed de correspondentie en ik weet niet wat hij geschreven heeft. Nu ik meer ervaring heb, voel ik me vrij dat contact wel op te nemen. Destijds was dat niet mogelijk door gebrek aan ervaring en omdat de kapitein het niet toe stond.

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

De eerste stuurman antwoordt het volgende: ja, ik werk nog steeds bij Anthony Veder. Het incident heeft emotionele invloed op mij gehad. Ik ben een halfjaar thuis gebleven, ook omdat mijn vader ziek was. De rederij heeft mij geen sanctie opgelegd naar aanleiding van het incident. Ik wil wel zeggen, en denk dat dat bij anderen ook zo was, dat de verhoudingen met de kapitein moeizaam waren. Dit was mijn derde contract met deze kapitein. Ondanks dat was er nog steeds geen sprake van een goede relatie. Na het ongeval heb ik nimmer meer contact gehad met kapitein.

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 had er voor gekozen om uit te gaan van de *Cargo Operations checklijst 1 – Pre-operation*. Om aan de checklist te kunnen voldoen, moesten de radars worden afgezet. De checklist schrijft voor: “*All deficiencies found during Pre-Operations checks are to be brought under the attention of the master whom shall decide further follow-up*”. Volgens de kapitein heeft hij dat niet gedaan en was deze checklist overigens niet van toepassing.

B. Hieruit blijkt dat betrokkene ten onrechte van de “*Cargo Operations checklijst 1 – Pre-operation*” is uitgegaan. Bovendien heeft hij nagelaten om met de kapitein in deze bijzondere situatie te overleggen. Betrokkene had echter als eerste stuurman ook zelf moeten inzien dat het uitschakelen van de radars onder de gegeven omstandigheden niet acceptabel was.

Aan te nemen valt dat het uitgeschakeld zijn van de radars 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 en de Coral Patula door de officieren van de wacht 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. Het Tuchtcollege acht het beroep dat betrokkene doet op andersluidende voorschriften van de rederij ongegrond. Ter zitting is gebleken dat de stukken waarop betrokkene doelt het uitzetten van de radars niet voorschrijven maar beoordelingsruimte geven om daartoe in bepaalde gevallen toe over te gaan. Onder de omstandigheden van dit concrete geval (het ontgassen duurde veel langer dan gepland, het was nacht geworden en de weersomstandigheden waren inmiddels aanmerkelijk verslechterd) was er geen gevaar voor de opvarenden of andere personen maar wel om in aanvaring te komen met losgeslagen schepen.

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 is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de volgende omstandigheden ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd. Betrokkene handelde uit een oogpunt van veiligheid en niet uit laakbare motieven. Zijn kennis in dit soort situaties was nog beperkt en van de kapitein kreeg hij onvoldoende steun. Ook ontbraken instructies van de rederij voor het ontgassen tijdens het voor anker liggen.

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 betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 4 (vier) weken;

- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 2 (twee) weken 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, 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.