

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2020.V4-ZAANBORG

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 5 FEBRUARI 2021 (NR. 1 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V4-ZAANBORG

Op het verzoek van:
de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: B.A.C. van Geest,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;
tegen
R.M. v.d. K.,
betrokkene,
raadsman: mr. A. Jumelet.

1. Het verloop van de procedure

Op 15 mei 2020 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van B.A.C. van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als eerste stuurman van het Nederlandse schip Zaanborg. Bij het verzoekschrift waren 19 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief kennisgegeven 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 9 juli 2020 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De inspecteur heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op het verweerschrift te repliceren. De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 11 december 2020 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam. In verband met de coronaproblematiek bleken meerdere deelnemers verhinderd om te verschijnen. In overleg met alle deelnemers - en gebruik makend van de in artikel 3.4 van de Tweede Verzamelwet COVID-19 gegeven mogelijkheid - is vervolgens besloten om de zitting online te laten plaatsvinden. De online zitting heeft plaatsgevonden op 18 december 2020. Voor verzoeker is ter zitting verschenen de heer Van Geest voornoemd alsmede mevrouw K. van der Wall, senior inspecteur ILT/Scheepvaart.

Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is - verkort weergegeven - het navolgende ten grondslag gelegd. Op 15 januari 2020 is het ms Zaanborg in ballastconditie vertrokken uit de haven van Ravenna, Italië. Dat was in de avond en de loods ging binnen de pieren van boord af. Vrij kort daarna heeft het schip een vast object (platform) geraakt. Daarbij ontstond forse schade boven de waterlijn, voornamelijk aan bakboordzijde van het voorschip.

Dit ongeval is op 16 januari 2020 door de reder aan ILT gemeld.

3. Bezwaren van de Inspecteur Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als eerste stuurman gehandeld of nagelaten 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 of het scheepvaartverkeer. In het bijzonder:

(1) heeft betrokkene, ondanks het feit dat hij voer in of nabij een gebied met beperkt zicht en de onzekerheid over een echo recht vooruit, de vaart van het schip niet verminderd om zo meer tijd te hebben om de situatie beter te kunnen beoordelen.

(2) heeft betrokkene, ondanks het feit dat hij voer in of nabij een gebied met beperkt zicht en de onzekerheid over een echo recht vooruit, een koersverandering naar bakboord uitgevoerd. In COLREG voorschrift 19 wordt een koerswijziging naar bakboord afgeraden ten aanzien van een schip voorlijker dan dwars, niet zijnde een schip dat wordt opgelopen. Op het moment van koers veranderen hield de betrokkene rekening met de mogelijkheid dat de echo een regenbui of mistbank betrof, maar ook dat er zich een object in kon bevinden.

De Inspecteur heeft ter zitting gevorderd dat aan betrokkene de tuchtmaatregel van ontzegging van de vaarbevoegdheid wordt opgelegd van 4 weken waarvan 2 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene acht alle bezwaren van de Inspecteur ongegrond.

Volgens hem was het weer acceptabel/goed. Op basis van de beschikbare informatie tot het moment van de aanvaring was er geen reden om vaart te verminderen.

De echo werd uiteindelijk niet geïnterpreteerd als een varend object en bovendien was een koerswijziging naar stuurboord niet de beste optie omdat hij daar op de elektronische kaart een boorplatform zag.

5. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Zaanborg is een onder Nederlandse vlag varend zeeschip (IMO-nummer 9224154 en roepletters PCKW).

B. Ter zitting is door betrokkene niet betwist dat het gaat om een aanvaring van de Zaanborg op 15 januari 2020. Die dag is het ms Zaanborg in ballastconditie vertrokken uit de haven van Ravenna, Italië. Dat was in de avond en de loods ging binnen de pieren van boord af. Vrij kort daarna heeft het schip een vast object (platform) geraakt. Daarbij ontstond forse schade boven de waterlijn, voornamelijk aan bakboordzijde van het voorschip.

C. Voorts heeft betrokkene ter zitting van het Tuchtcollege onder meer het volgende verklaard:

De eerste stuurman geeft aan dat kort na vertrek hij op de brug was.

De kapitein heeft met de loods de koers aangepast in de ECDIS. De eerste stuurman was alleen aan het sturen. Het eerste plan was ten anker te gaan en toen was het plan gewijzigd, zij waren toen al aan het varen, het zicht was helder en er was geen wind. Er waren meerdere platformen te zien. Het zicht was meer dan 5 mijl.

Vlak voor de aanvaring verminderde het zicht. Dat was ongeveer 2 minuten voor het voorval, aldus de eerste stuurman. De voorzitter stelt dat in het statement van de eerste stuurman staat dat al bij het verlaten van de breakwaters het zicht slechter werd. De eerste stuurman antwoordt dat hij daarmee bedoelde dat toen de horizon niet meer te zien was omdat het gewoon donker werd. Pas later werd het mistig.

De snelheid werd opgevoerd tot 13 knopen na het bereiken van de “breakwaters” in overleg met de kapitein, aldus de eerste stuurman.

De eerste stuurman bevestigt dat ze samen over de echo gesproken hebben. De echo smeerde zich uit. Het target was vrij klein en toen het vlekkerig werd dacht men aan een bui. Er was geen reden om de S-band erbij te zetten omdat hij niet op korte afstand werkt, aldus de eerste stuurman. Hij is wel naar een kleinere schaal gegaan. Na het zien van de bui is hij meer gaan inzoomen. Hij heeft ingezoomd van 6 naar 3 mijl. De echo was er niet. Aan bakboord was wel een echo. Het was een puntje en smeerde later uit van bakboord langzaam naar stuurboord en leek zich te bewegen, aldus de eerste stuurman.

Toen dacht de eerste stuurman aan een bui of mist, maar niet aan een object. Als hij dat wel had gedacht had hij de andere radar aangezet. De situatie veranderde zo snel dat men niet dacht aan een vast object. De radar was op “*relative motion*” gezet. De eerste stuurman was er niet vanuit gegaan dat het een vast object was, normaal komt een vast object recht op je af via de radar. Maar dat deed het niet. Er was geen AIS in de ECDIS te zien, aldus de stuurman. Als het een schip was, was het te zien op de AIS. Voorop was de kaart leeg.

De heer IJssel de Schepper geeft aan: De eerste stuurman ging in overleg met de kapitein uitwijken voor de bui. De kapitein had ook rekening kunnen houden met een ander schip. Op de elektronische kaart had de eerste stuurman dat kunnen zien, maar er was niets te zien, vandaar dat hij dacht dat het een regenbui was. De eerste stuurman antwoordt dat hij is uitgeweken omdat hij er niet zeker over was; het was een onderbuikgevoel.

Als het een schip was geweest dan had hij lichtjes in de duisternis moeten zien. Er was ook geen AIS. Hij vindt het lastig om er van uit te gaan dat het een schip had kunnen zijn.

Het radarbeeld was erg goed, het was vreemd dat het platform op 2 mijl niet verscheen. De eerste stuurman vindt dat ook vreemd. Als hij geweten had dat het een platform was, was hij niet die kant op gevaren.

Uiteindelijk was besproken dat zij toch aan de kant zouden gaan omdat men het zekere voor het onzekere wilden nemen.

De eerste stuurman verklaart dat als hij naar stuurboord was gegaan hij dan dichtbij het platform was gegaan, in ieder geval binnen de 500 meter. Daarom was hij naar bakboord uitgeweken. De kapitein was het hier mee eens.

Zij gingen er van uit dat de kaart zou kloppen. Ten onrechte bleek achteraf. Volgens de kaart zou het platform enkele honderden meters naar stuurboord zijn. De eerste stuurman kon dat niet zien en dacht dat er een bui was. Vandaar dat de snelheid niet verminderd werd. Het lastige is dat de kaart niet te vertrouwen was, aldus de eerste stuurman. Het platform zou verlicht moeten zijn en er zou een misthoorn te horen moeten zijn.

De eerste stuurman geeft aan dat de snelheid op 13 knopen is gebleven totdat het platform in zicht kwam. De eerste stuurman zou dat nu niet meer doen als hij geweten had dat er een platform was.

De S-band is te laat bijgezet. Dat was een hele stomme fout. De eerste stuurman geeft aan dat dit een vorm van lering is geweest en dat dat hem niet nog een keer zal gebeuren.

De eerste stuurman merkt op dat men vaart had moeten verminderen, maar dat is achteraf. De enige optie was nu naar bakboord gaan of achteruit slaan.

D. Een mail van Wagenborg Shipping B.V. aan ILT van 16 januari 2020 (bijlage 3 bij het verzoekschrift) houdt, voor zover van belang, het volgende in:

“I kindly like to inform you that m.v. Zaanborg departed Ravenna, Italy in ballast condition yesterday evening and collided shortly after pilot went off, to a rig. The weather was rainy and fog. m.v. Zaanborg seems to have damage on the PS bow and a hole into the forecastle. (..) Crew is fine and no oil leakage.”

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A.

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op 15 januari 2020 is het ms Zaanborg in ballastconditie vertrokken uit de haven van Ravenna, Italië. Dat was in de avond en de loods ging binnen de pieren van boord af. Vrij kort daarna heeft het schip een vast object (platform) geraakt. Daarbij ontstond forse schade boven de waterlijn, voornamelijk aan bakboordzijde van het voorschip. Betrokkene heeft, ondanks het feit dat hij voer nabij een gebied met beperkt zicht en de onzekerheid over een echo recht vooruit, de vaart van het schip niet verminderd om zo meer tijd te hebben om de situatie beter te kunnen beoordelen.

B.

De kapitein had bij aankomst te Ravenna al gezien dat verschillende obstakels op de kaart niet juist stonden aangegeven. Mede om die reden was de aangehouden snelheid van 13 knopen te hoog. Toen onduidelijkheid ontstond over de echo recht vooruit had ook vanwege het beperkte zicht, de vaart van het schip verminderd moeten worden om zo meer tijd te hebben om de situatie beter te kunnen beoordelen.

C.

Het tweede bezwaar van de Inspecteur acht het Tuchtcollege niet gegrond. In deze zaak is niet of nauwelijks gebleken van aanwijzingen dat de echo recht vooruit werd veroorzaakt door een schip (dat vanwege regenbuien niet zichtbaar was). Voor zover er toch rekening mee moest worden gehouden dat van voren een schip naderde, dan was het in dit geval niet onzeemanschappelijk om bakboord uit te gaan vanwege het platform dat zich op de elektronische kaart aan stuurboordzijde bevond. De raadsman heeft er terecht op gewezen dat voorschrift 19 van de COLREGS spreekt over het “voor zover mogelijk” vermijden van een koersverandering naar bakboord.

D.

De onder A en B gegrond verklaarde gedraging van betrokkene levert 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 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.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn functie als eerste stuurman. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier betaamt, waardoor met name de veiligheid van het schip en het milieu in gevaar is gebracht.

Betrokkene is nog jong en heeft een beperkte ervaring als eerste stuurman. In verband met dit incident is hij recent in Italië veroordeeld tot een geldboete. Hoewel deze mogelijk door de rederij is betaald, is aannemelijk dat deze procedure belastend voor hem is geweest. Voorts lijkt hij zijn les te hebben geleerd. Gelet op deze omstandigheden zal worden volstaan met het opleggen van een waarschuwing.

8. Aanbevelingen voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen voor de praktijk te doen:

1. Radar

Het Tuchtcollege adviseert brugteams wanneer het schip is uitgerust met een X-band en S-band gebruik te maken van beide radar systemen. Door de verschillende eigenschappen van beide systemen kunnen objecten beter doorkomen op het ene dan wel op het andere systeem. Te denken valt hier aan Racon signalen en objecten in een bui. Voorts kan een vergelijking van beide radarsystemen een betere interpretatie geven van de verkregen gegevens uit de systemen.

2. AIS:

Wanneer men vaart in gebieden zoals de Chinese wateren, waar elke vissersboei van AIS is voorzien, is het verleidelijk om te denken dat ieder gevaarlijk object voorzien is van AIS. Het Tuchtcollege wil erop wijzen dat men hier niet vanuit mag gaan. Ook in de oliewinning bestaan vele objecten die geen stroomvoorziening hebben, onverlicht zijn en geen AIS hebben. Verder varen er over de wereld nog vele kleine en zelfs grote schepen die geen AIS hebben of die de AIS uit hebben staan.

3. CATZOC

Category Zones of Confidence geeft de nauwkeurigheid weer van de hydrografische gegevens op de kaart. De CATZOC tabel toont de positie nauwkeurigheid, diepte nauwkeurigheid en de survey kwaliteit van iedere ZOC- waarde. Een misverstand is dat boeien, boorplatformen en andere obstakels met dezelfde nauwkeurigheid zijn aangegeven als de positie nauwkeurigheid in de ZOC-tabel. De nauwkeurigheid van deze objecten is afhankelijk van de gegevens verstrekt door derden aan de *UK Hydrographic Office*. Hierin sluipen regelmatig fouten. Een veel voorkomende onnauwkeurigheid is, dat er vergissingen worden gemaakt met graden, minuten, seconden en graden, minuten en tienden van minuten.

Het Tuchtcollege wil erop wijzen dat iedere zeevarende die een positiefout van een boorplatform of ander object constateert, dit kan doorgeven aan de *UK Hydrographic Office* middels een *Hydrographic Note* (zie NP 100, er is zelfs een aparte app voor ontwikkeld: de *Admiralty H-Note*; deze is te downloaden in de IOS en Android App store).

9. De beslissing

Het Tuchtcollege

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, E.R. IJssel de Schepper, R.E. Roozendaal, C. Kuiken en N.P. Kortenoeven-Klasen, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 5 februari 2021.

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.