

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2021-13 (2021.V3-BERGFJORD)

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 19 NOVEMBER 2021 (NR. 13 VAN 2021) IN DE ZAAK 2021.V3-BERGFJORD

Op het verzoek van:
de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. K. van der Wall,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;
tegen
A. N.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 19 maart 2021 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall, voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Bergfjord. Bij het verzoekschrift waren 19 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene 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.

Van die mogelijkheid heeft betrokkene geen gebruik gemaakt.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 6 oktober 2021 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 6 oktober 2021. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall. Betrokkene heeft via een videoverbinding vanuit Rusland deelgenomen aan de zitting.

2. De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval:

Op 7 januari 2021 is het schip de Bergfjord aan de grond gelopen bij het Noorse eiland Ytstegeita, enkele tientallen mijlen noordelijk van Bergen. Als gevolg van deze gronding zijn de voorpiek en de bakboord en stuurboord dieptanks lek geraakt. De Bergfjord is een Nederlands vrachtschip, toebehorend aan Fonnes Rederij AS te Delfzijl (Bijlagen 1A en 2 bij het verzoekschrift). Het schip is in 2000 gebouwd, is 87,95 meter lang, heeft een bruto-inhoud van 2451 GT en wordt voortbewogen door een motor met een vermogen van 1470 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zes personen (Bijlage 8 bij het verzoekschrift). De lading

bestond uit staalproducten.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als kapitein 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 (artikel 55a Wet Zeevarenden).

In het bijzonder heeft betrokkene:

1. Geen uitvoering gegeven aan het voeren van een juiste navigatie.
2. De uitkijk van de brug af gestuurd om de ramen te zemen, terwijl hijzelf ook geen uitkijk hield.
3. Nadat het schip buiten de ingestelde cross track error van de Ecdis gekomen was, het alarm geaccepteerd, de koers gewijzigd, maar niet meer gecontroleerd of het schip weer daadwerkelijk terugkwam op de ingestelde koers.
4. Bovenstaande bezwaren hebben er uiteindelijk toe geleid dat het schip aan de grond gelopen is.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

COLREG Rule 5, Look-out

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel, art 343, lid 1

De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande voorschriften ter verzekering van de zeewaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

Wet Zeevarenden, art. 4, lid 6

De kapitein zorgt ervoor dat het wacht personeel de beginselen van een veilige wacht in acht neemt in overeenstemming met voorschrift VIII/2 van de bijlage bij het STCW-Verdrag.

STCW Code Part A, Ch. VIII, Part 4-1, Principles to be observed in keeping a navigational watch

24 The officer in charge of the navigational watch shall:

- 1. keep the watch on the bridge;*

25 During the watch, the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

De eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 4 weken waarvan 2 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft tegenover de Inspecteur en ter zitting toegegeven dat het ongeval aan zijn nalatigheid te wijten is en dat hij een aantal grote fouten heeft gemaakt.

Betrokkene heeft tegenover de Inspecteur en ter zitting het bezwaar toegegeven dat hij de uitkijk van de brug af had gestuurd om de ramen te zemen, terwijl hijzelf ook geen uitkijk hield omdat hij was afgeleid door werkzaamheden achter de computer.

Betrokkene heeft ter zitting het bezwaar toegegeven dat hij nadat het schip buiten de ingestelde cross track error van de ECDIS gekomen was, het alarm heeft geaccepteerd, de koers heeft gewijzigd, maar niet meer heeft gecontroleerd of het schip weer daadwerkelijk terugkwam op de ingestelde koers. Hij heeft de drift niet gecontroleerd, aldus betrokkene ter zitting. Betrokkene heeft ter zitting eveneens

toegegeven dat hij een fout heeft gemaakt bij de instellingen in ECDIS.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het verzoek neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

A. Bij de stukken bevindt zich een door de kapitein getekend *voyage plan* (Bijlage 7 bij het verzoekschrift). Daarin is vermeld dat de Bergfjord op 5 januari 2021 zou vertrekken vanuit Mo i Rana (Noorwegen) naar Halmstad (Zweden). Bij vertrek uit Mo i Rana was de maximale diepgang van het schip volgens het *voyage plan* 5,60 m.

B. Bij de stukken bevinden zich foto's van de ECDIS met de gevaren route (Bijlage 10 bij het verzoekschrift). Daaruit blijkt dat het schip *waypoint* 137 miste voordat het in aanvaring kwam met het eiland Ytstegeita.

C. Bij de stukken bevinden zich foto's van de instellingen in ECDIS (Bijlage 16 bij het verzoekschrift). Daaruit blijkt dat de 'shallow contour' was ingesteld op 5 meter en de 'depth contours' niet stonden geactiveerd.

D. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend:

U vraagt hoe de reisvoorbereiding verliep. Ik antwoord dat het voor ons een normale reis was. Alle voorbereidingen verliepen conform de 'checklist' en de voorgenomen en gebruikelijke regels. Er waren geen bijzonderheden wat betreft de route. De route verliep routineus. Wij gebruikten deze route telkens weer als wij naar Noorwegen gingen. De route was vastgelegd in ECDIS en werd al ruim twee jaar door ons gebruikt.

U vraagt of de mogelijkheid er was om over zee te varen, dus buiten de eilanden om. Ik antwoord dat die mogelijkheid er zeker was. Het weer was immers goed. Ik zeg u nogmaals dat wij de route die wij volgden al heel vaak hadden gevaren. Ik heb deze route zelf denk ik al 100 keer gevaren. Deze route is ook veel korter dan over zee.

U vraagt wie was belast met de 'navigational watch'. Ik antwoord dat ik was belast met de 'navigational watch' vlak voor en ook tijdens de aanvaring.

Vlak voor de aanvaring kon ik goed uitkijk houden. Zoals ik al genoemd heb in mijn rapport, was het weer echt voortreffelijk. Ik had goed zicht. Het kostte mij geen moeite om alles in de gaten te houden, aangezien de afmetingen van het schip en van de navigatiebrug vrij compact zijn. Het voorval heeft kunnen gebeuren omdat ik 100 procent nalatig ben geweest. Ik was afgeleid door het schrijven van een belangrijke mail die te maken had met een bemanningswissel.

U vraagt wie de instellingen in ECDIS heeft ingevoerd. Ik antwoord dat de instellingen in ECDIS deels zijn ingevoerd door mijzelf en deels door mijn vaste aflosser. Ik heb geen verklaring voor het feit dat in ECDIS de 'shallow water contour' stond ingesteld op 5 meter terwijl de diepgang van het schip 5,60 meter is. Dit was één van de fouten.

U vraagt waarom de 'depth contours' niet stonden geactiveerd. Ik antwoord dat ik moeite heb om antwoord te geven op uw vraag; er is al zoveel tijd voorbij gegaan.

U vraagt hoe ik heb gereageerd op het alarm. Ik antwoord dat ik het alarm heb geaccepteerd en uitgezet. Ik heb in reactie op het alarm koers gewijzigd, maar dat bleek niet voldoende te zijn. Na het alarm op de 'cross track error' is er, voor zover ik mij kan herinneren, ongeveer 10 graden koers veranderd om weer terug te gaan naar de koerslijn. Het kan zijn dat ik er naast zit. Ik had minimaal 5 of 6 graden meer naar stuurboord moeten afwijken. Ik herhaal hier dat het visueel erop leek dat het schip voldoende ruimte had om het eiland te passeren. Ik had echter de drift niet gecontroleerd. Het waren hele korte minimale afstanden. Als wij in Noorwegen op de

binnenwateren aan het navigeren zijn, vertrouwen wij meer op visuele kenmerken. Ik wil ook herhalen dat ik een 'pilot exemption certificate' heb voor praktisch heel Noorwegen.

U vraagt of ECDIS ook alarm geeft bij 'approach waypoint'. Ik antwoord u dat dat zo is. Dit alarm is er ook geweest en is geaccepteerd. Het punt is alleen dat ze heel snel achter elkaar volgden. Met de stuurautomaat was het niet mogelijk om op 'track mode' te varen.

U vraagt of ECDIS ook een alarm geeft als het schip al buiten de 'cross track error' vaart. Ik antwoord u dat dat zo is.

U merkt op dat het u is opgevallen dat de koersen en posities van een half jaar terug nog steeds in de kaart staan en vraagt mij waarom ik die koersen erin heb laten staan. Ik antwoord u dat de 'tracks' zichtbaar waren en wel eens worden gebruikt. Deze informatie was beschikbaar en dat hielp ons. Het stond ons niet in de weg en het stoorde ons niet. Wij kunnen die gegevens op ieder moment verwijderen. U merkt op dat dit wel storend is en fouten in de hand werkt. Ik antwoord u dat dit geen betrekking heeft op dit geval. Ik was afgeleid en heb een fout gemaakt vanwege een andere reden.

U vraagt mij wat het voorval met mij heeft gedaan en of de rederij mij iets kwalijk heeft genomen dan wel maatregelen tegen mij heeft genomen. Ik antwoord u dat ten eerste de kustwacht van Noorwegen een ontzegging heeft uitgesproken van mijn vrijstelling van de loodsplicht voor 1 maand. Deze ontzegging is op 28 mei jl. afgelopen. Vanaf dat moment mag ik er weer gebruik van maken.

Voorts is mijn contract bij de rederij beëindigd met wederzijds goedvinden. Ik heb wel begrip voor de situatie. Hoewel onze persoonlijke verhoudingen goed waren en ik alle medewerking heb verleend bij reparatie en onderzoek, hebben we toch besloten om afscheid van elkaar te nemen.

U vraagt mij of ik thans bij een andere rederij vaar. Ik zeg u dat ik daartoe geen mogelijkheid had. Ik vermoed dat de rederijen in Noorwegen contact met elkaar houden, in die zin dat zij slecht nieuws of een slechte reputatie doorgeven aan elkaar. Niemand denkt op dit moment aan al het goeds wat ik in het verleden heb gedaan of bereikt; iedereen heeft alleen maar het laatste voorval onthouden.

U vraagt mij wat de gevolgen zouden zijn van een ontzegging van mijn vaarbevoegdheid. Ik zeg u daarop het volgende. Als die ontzegging onmiddellijk wordt uitgesproken, dan heeft dat voor mij geen grote gevolgen. Echter, als deze ontzegging op een later moment van kracht wordt, dan staat dat wel in de weg om iets nieuws te gaan doen. Ik hoop nog steeds dat mijn goede naam en goede trouw zwaarder zullen wegen. Op dit moment ben ik bezig om iets nieuws te vinden in Noorwegen of 'onder de Nederlandse vlag'. De situatie heeft behoorlijk veel impact op mij gehad.

Ik wil nog een keer benadrukken dat ik volledig de verantwoordelijkheid draag. Ik geef toe dat ik fout ben geweest. Juist datgene wat ik aan anderen heb geleerd/daar waar ik ze voor heb gewaarschuwd, is mij nu overkomen. Voor mij is dit het meest droevige gedeelte van alles wat is voorgevallen.

E. De verklaring van betrokkene van 7 januari 2021 (Bijlage 6 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

Dat het schip onder zijn gezag tegen de noordkant van het eiland Ytstegeita is aangevaren. De weersomstandigheden en het zicht waren goed ten tijde van het incident. Dat het schip met een snelheid van 9,0 knopen voer. Dat het schip op Autopilot voer en de AB van dienst de ramen aan de buitenzijde van de brug aan het schoonmaken was op verzoek van betrokkene. Dat betrokkene door zijn onachtzaamheid net na het wijzigen van de geplande koers, de werkelijke koers van

het schip niet goed heeft gecontroleerd. Dat de drift naar het eiland groter was dan verwacht. Dat betrokkene op dat moment druk was met de planning van de bemanningswissel in de volgende haven. Dat de AB betrokkene waarschuwde toen de afstand tot het eiland nog zo'n 100 m was. Dat betrokkene toen "volle kracht achteruit" gaf maar dat een aanvaring met het eiland niet meer te voorkomen was. Dat als gevolg van de aanvaring er water binnen kwam in de voorpiek en beide diep tanks en ballast pompen zijn aangezet om het water uit deze tanks te pompen. Dat na controle en opdracht van de eigenaar het schip naar Bergen is vertrokken voor inspectie door het klassebureau.

F. De antwoorden van betrokkene op vragen van de inspecteur op 12 januari 2021 (Bijlage 15 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

Dat betrokkene meer dan vijftien jaar ervaring als kapitein heeft, grotendeels in dit gebied in allerlei verschillende (weers)omstandigheden. Dat betrokkene zich afvraagt of dit misschien de reden is dat het incident zich heeft voorgedaan. Dat betrokkene een *pilot exemption certificate* heeft voor nagenoeg de hele Noorse kust met uitzondering van het hoge Noorden. Dat betrokkene stelt dat hij niet dronken was en voldoende rust had voor zijn wacht. Dat betrokkene achter de computer bezig was zijn mail te beantwoorden met zijn rug naar het raam en dat hij niet heeft omgekeken. Dat de AB op verzoek van betrokkene de ramen van de brug aan het schoon maken was omdat die heel vies waren door zeezout en roest na laden en lossen. Dat betrokkene de AB niet weer heeft geroepen om hem te helpen.

Dat hij gebruik maakte van ECDIS type "Furuno" FMD-3100 en veiligheidsinstellingen gebruikte. Dat hij de *cross track error* (XTD limiet 100m, symmetrisch) gebruikte. Dat hij het XTD ERROR alarm bijna op tijd heeft geaccepteerd maar de koers heeft gewijzigd toen hij al buiten de XTD limiet was. Dat hij daarna een aantal minuten de situatie heeft gecontroleerd. Dat hij de XTD limiet naderde en zeker was dat het voldoende was om het schip terug te laten keren op de geplande route voor WP#137. Dat het visueel leek alsof hij het eiland op voldoende afstand kon passeren. Dat betrokkene volgens hem een aantal grote fouten heeft gemaakt en dat hij het incident betreurt.

Overwegingen

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

1. Heeft geen uitvoering gegeven aan het voeren van een juiste navigatie.
2. Heeft de uitkijk van de brug af gestuurd om de ramen te zemen, terwijl hijzelf ook geen uitkijk hield.
3. Heeft nadat het schip buiten de ingestelde cross track error van de ECDIS gekomen was, het alarm geaccepteerd, de koers gewijzigd, maar niet meer gecontroleerd of het schip weer daadwerkelijk terugkwam op de ingestelde koers.
4. Heeft door bovenstaande zijn taken als kapitein ernstig veronachtzaamd waardoor het schip aan de grond is gelopen.

B. Voor het Tuchtcollege is onbegrijpelijk dat betrokkene de instellingen niet goed heeft ingevoerd in ECDIS. Betrokkene heeft aldus geen uitvoering gegeven aan het voeren van een juiste navigatie. Voor het Tuchtcollege is onbegrijpelijk dat betrokkene terwijl hij was belast met de 'navigational watch' en de uitkijk van de brug af had gestuurd om de ramen te zemen, zijn aandacht richtte op werkzaamheden op de computer met zijn rug naar het raam zonder om te kijken. Betrokkene heeft aldus nagelaten te allen tijde goede uitkijk te houden en hierdoor gehandeld in strijd met Voorschrift 5 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Voor het Tuchtcollege is onbegrijpelijk dat betrokkene

nadat het schip waypoint 137 miste en het alarm afging, onvoldoende de koers heeft aangepast en onvoldoende de drift heeft gecontroleerd waardoor het schip in aanvaring is gekomen met het eiland Ytstegeita en de voorpiek en de bakboord en stuurboord dieptanks van het schip zijn lek geraakt.

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 kapitein 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.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met een gronding als gevolg. Betrokkene heeft ernstige fouten gemaakt ten aanzien van de navigatie en het houden van uitkijk.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Niet volstaan kan worden met de gevorderde maatregel gezien de mate waarin houding en gedrag van betrokkene een rol hebben gespeeld bij het overtreden van de norm. Bij herhaling heeft betrokkene zich voor en tijdens de reis gemakzuchtig gedragen en onvoldoende geconcentreerd gehandeld. Zowel bij het invoeren van de instellingen in ECDIS als bij het aanpassen van de koers na het alarm heeft betrokkene zijn handelingen onvoldoende op juistheid gecontroleerd. Betrokkene heeft eveneens onvoldoende geconcentreerd gehandeld tijdens de 'navigational watch' toen hij zijn aandacht richtte op werkzaamheden op de computer in plaats van op het houden van uitkijk.

In de omstandigheden dat het arbeidscontract tussen betrokkene en de rederij naar aanleiding van het incident is beëindigd en betrokkene zich ter zitting schuld bewust heeft opgesteld ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

6. Aanbevelingen voor de praktijk

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

Er dient een heldere instructie te zijn dat bij elke reis de instellingen van de ECDIS (i) moeten worden afgesteld op de nieuwe/actuele reis en (ii) moeten worden gecontroleerd.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

Aldus gewezen door mr. W. van der Velde, voorzitter, H. van der Laan en E.R.

Ballieux, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 19 november 2021.

W. van der Velde

E.M. Dooting

voorzitter

secretaris

P.C. Santema

E.M. Dooting

voorzitter

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.