

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2023-03 (2022.V12-AMADEUS AQUAMARIJN)

UITSpraak van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart van 23 Juni 2023 (nr. 3 van 2023) in de zaak 2022.V12-Amadeus Aquamarijn

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

1. Het verloop van de procedure

Op 10 oktober 2022 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. B.A.C van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als tweede stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Amadeus Aquamarijn. Bij het verzoekschrift waren 41 bijlagen en een video 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 betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 10 mei 2023 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 10 mei 2023. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. B.A.C. van Geest, vergezeld van zijn collega ing. K. van der Wall.

Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. De aanleiding

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

Op 23 december 2021 omstreeks 03.40 LT is de Amadeus Aquamarijn van achteren aangevaren door het onder de Belgische vlag varende vissersschip Z60 Blue Angel. Beide schepen voeren in het verkeersscheidingsstelsel "Off Texel" in de zuidzuidwest gaande verkeersbaan. De snelheid van de Amadeus Aquamarijn was circa 6 knopen over de grond en de snelheid van het oplopende Z60 Blue Angel was circa 10 knopen over de grond. Door de aanvaring raakte de stuurmachinekamer van de Amadeus

Aquamarijn lek en er liep ook water de accommodatie in. De pompen werden bijgezet en de Amadeus Aquamarijn kon later op eigen kracht de haven van Harlingen bereiken. De Z60 Blue Angel had minimale schade aan de voorsteven en bleef stand-by bij de Amadeus Aquamarijn totdat het niet meer nodig was. Toen vervolgde de Z60 Blue Angel haar weg naar de haven van IJmuiden.

B. De Amadeus Aquamarijn (IMO nummer 9223423) is een Nederlands general cargo schip, varend voor rederij De Bock Maritiem B.V. in Alkmaar (hierna: de rederij). Het schip is in het jaar 2000 gebouwd, is 88 meter lang en 11 meter breed en heeft een laadvermogen van 2688 ton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning uit zes personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de inspecteur heeft betrokkene als tweede 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 (artikel 55a Wet Zeevarenden).

In het bijzonder heeft betrokkene:

1. bepaald dat er geen gevaar voor aanvaring was terwijl er wel degelijk gevaar voor aanvaring was;
2. niet te allen tijde een goede uitkijk gehouden;
3. doordat hij ten onrechte bepaalde dat er geen gevaar voor aanvaring was en omdat hij geen goede uitkijk hield, de Master Standing Orders niet nageleefd, namelijk de kapitein roepen in de volgende situaties:
 - a bij twijfel;
 - b er een aanvaring dreigt;
 - c als het verkeer of de bewegingen van een andere schip zorgen baren;
4. geen maatregelen genomen ter vermindering van een aanvaring, toen de Z60 Blue Angel zo dichtbij was dat een aanvaring door een handeling van de Z60 Blue Angel alléén niet kon worden vermeden.
5. Bovenstaande elementen hebben bijgedragen tot de aanvaring.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur:

COLREG – rule 5

COLREG – rule 7

COLREG – rule 17

STCW code part A/part 4-1

De eis luidt om betrokkene als maatregel een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van zes weken waarvan 3 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Van betrokkene is geen reactie op het verzoek en het aan hem gerichte verwijt ontvangen. Ter zitting heeft hij – kort gezegd – het eerste (gedeeltelijk), het vierde en het vijfde bezwaar erkend. Het tweede en derde bezwaar worden door hem betwist. Zijn raadsman heeft bepleit de inspecteur niet-ontvankelijk te verklaren in zijn verzoek omdat er zowel een tuchtrechtelijk als een strafrechtelijk onderzoek tegen betrokkene is gestart en eerst op 22 maart 2023, dus ruim meer dan een jaar later (en toevallig ook zeer kort voor het bekend worden van deze zittingsdatum), een “kennisgeving sepot” volgt. Beide onderzoeken zien op dezelfde feiten. De strafzaak is gewoon blijven doorlopen en pas kort voor de tuchtzitting heeft het Openbaar Ministerie laten weten dat de strafzaak geseponeerd is.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Ontvankelijkheid

Het Tuchtcollege verwerpt het beroep op niet-ontvankelijkheid. Nog daargelaten dat de inspecteur niet kan worden verweten dat het strafrechtelijk onderzoek lang is blijven lopen naast het tuchtrechtelijk onderzoek, is het enkele lopen van een strafrechtelijk onderzoek niet voldoende om een tuchtrechtelijk verzoekschrift niet in behandeling te nemen. Dat zou anders kunnen zijn indien ter zake van dezelfde feiten reeds een strafrechtelijke *veroordeling* heeft plaatsgevonden.

De bewijsmiddelen

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

Op de vraag van de voorzitter of datgene wat zojuist is voorgelezen (dat is hetgeen hierboven onder de aanleiding onder A. staat weergegeven) correct is, antwoordt betrokkene bevestigend.

Het is juist dat ik om 00.00 uur de wacht heb overgenomen van de kapitein en dat ik als tweede stuurman voer op het schip 'Amadeus Aquamarijn'. De uitkijk was op de brug aanwezig toen ik de wacht overnam.

We voeren in het TSS (Traffic Separation Scheme). We kwamen vanuit de richting 'German Bight'. De kapitein had verteld dat er problemen waren met de cilinder; we konden dus niet op maximale snelheid varen. Tot ongeveer 3.15 uur ging alles goed en waren er geen bijzonderheden. Omstreeks 3.15 uur zag ik twee schepen achter mij. Ik zag de schepen alleen via ARPA (Automatic Radar Plotting Aid). Ik zag dat één schip met een snelheid van circa 11 tot 13 knopen mij aan stuurboordzijde inhaalde. Er was nog een schip achter mij, maar op de radar was niet duidelijk te zien wat voor schip dat precies was. Op dat moment zag ik alleen het rode navigatielicht en stond ik achter de computer. Ik was bezig om het werk te controleren voor de volgende ochtend. Vanuit die plek kon ik de situatie aan de achterzijde van het schip zien.

U vraagt mij wat de afstand van het andere schip was waarvan ik op dat moment alleen het rode boordlicht kon zien. Ik kon dit niet 'checken' op de ARPA. Ik kende de exacte afstand niet.

Ik wilde op dat moment een notificatie gaan geven, omdat het CPA (Closest Point of Approach) onder 0,1NM (Nautical Mile) was en het ARPA alarm was afgegaan.

Desgevraagd laat ik weten dat wij zowel in ECDIS (Electronic Chart Display Information System) als in ARPA het alarm hadden geactiveerd (bij CPA onder 0,1 NM) en dat ik, op het moment dat ik het rode navigatielicht zag, ook het vissersschip op de radar heb geplot. Soms was het schip op de radar te zien en dan verdween het weer. Toen het alarm afging ben ik gestopt met het werken achter de computer. Ik controleerde de radar. De uitkijk vroeg mij waar het hier om ging en ik antwoordde hem dat het hier om een vissersschip ging. Nadat het ECDIS alarm was afgegaan, kon ik de naam van het schip lezen op AIS. Ik zag dat het schip aan stuurboordzijde van ons lag. Op dat moment zag ik zowel het rode als het groene navigatielicht.

Daarna heb ik via de VHF (marifoon) op kanaal 16 geprobeerd contact te leggen met dit schip. Ik kreeg echter geen antwoord. Ik dacht dat dit kwam omdat de personen op dat schip geen Engels zouden spreken. Nadat ik het schip één keer had opgeroepen, zag ik alleen nog het groene boordlicht van dit schip, hetgeen betekende dat het schip mij aan bakboordzijde zou gaan inhalen.

U vraagt mij wat de afstand tussen ons en dat schip was op het moment dat ik zowel het rode als het groene boordlicht zag. Ik zeg u dat ik die afstand niet heb gezien. Ik lette alleen op CPA omdat die steeds versprong van 0,0 naar 0,1 NM. U merkt op dat het toch belangrijk is om te weten wat de afstand van het oplopende schip is. Ik

bevestig dat, maar ik was toen met name gefocust op CPA. Daarnaast keek ik, omdat het schip zo dichtbij was, natuurlijk ook visueel naar achteren om te bezien wat de afstand tussen beide schepen was. Ik kan van die afstand nu geen inschatting geven. Een lid van het Tuchtcollege merkt het volgende op: plotten is een actieve daad. Je moet de cursor op de echo zetten, want anders kun je niet plotten. Je moet dan ook een indicatie hebben van hoe ver dat schip weg is. Dat moet je kunnen zien. Als de 'range rings' aan staan, dan moet je weten tussen welke 'rings' het schip heeft gezeten en kun je een inschatting maken van hoe ver dat schip weg was.

Ik kan daarover het volgende zeggen. Ik probeerde 'acquire target', dus ik klikte op het 'target' en daarmee kreeg ik informatie over het schip te zien. Ik deed dit zowel op ARPA als ECDIS, maar ik focuste mij met name op CPA.

Op de vraag van de voorzitter wat ik dacht toen ik alleen het groene boordlicht zag, antwoord ik als volgt. Ik dacht aan slechts twee zaken, namelijk CPA controleren en rechtstreeks de situatie met eigen ogen bekijken. Op dat moment kon ik niet versnellen. Bovendien wilde ik niet naar bakboord of stuurboord manoeuvreren, omdat ik uit ervaring weet dat je dan verwarring brengt voor het schip achter je. Het schip was dus heel dichtbij. Het alarm was echter al uit en CPA was circa 0,1 NM. Het was al bijna 3.30 uur. Zoals gebruikelijk ging ik rond die tijd beginnen met het invullen van het logboek. Ik controleerde de weersomstandigheden, de temperatuur en barometer. De barometer bevindt zich in het midden van de brug. Aan stuurboordzijde van waar ik stond bevindt zich een raam en door dat raam kon ik het schip zien. Ik zag nog steeds het groene boordlicht. Vervolgens ging ik zitten op een stoel bij het logboek en enkele minuten daarna voelde het alsof er sprake was van 'bad weather'.

Vervolgens heb ik de brug verlaten en keek ik naar de achterkant van ons schip. Ik zag toen dat het visserschip zich bovenop de verschansing van onze achtersteven bevond.

Ik ben mij ervan bewust, kijkend naar de bezwaren van de inspecteur, dat er misschien een bepaalde handeling is die ik niet heb uitgevoerd. Zo had ik het vissersschip moeten blijven oproepen toen er geen reactie kwam. Ik had ook een geluids- of lichtsignaal moeten geven.

Het is juist dat ik had bepaald dat er geen gevaar voor aanvaring was. Een CPA van 0,0 NM zou direct een gevaar zijn, maar bij 0,1 NM zou dit niet zo hoeven te zijn voor 'inland ships'. Er zou pas een risico op een aanvaring zijn als CPA steeds onder 0,1 NM zou zijn. Het klopt dat ik blind heb gevaren op CPA.

Ik vind dat ik wel voldoende uitkijk heb gehouden. Zo heb ik de wacht gehouden, steeds visueel alles bekeken, de naam van het schip opgezocht en geprobeerd het betreffende schip op te roepen.

U vraagt mij of ik niet voortdurend uitkijk had moeten houden omdat er een flink snelheidsverschil tussen beide schepen zat. Ik antwoord dat ik wist dat ik steeds de wacht moest houden. Ik deed dat zowel visueel als via CPA. Het ging om een 'power-driven vessel'. Het klopt dat ik op een gegeven moment heb besloten om aan het logboek te werken. Ik wist toen dat CPA 'clear' was. Er was inderdaad naar mijn mening geen gevaar voor aanvaring. Ik wist op dat moment zeker dat het om een schip ging dat een stuk kleiner was dan ons eigen schip, dat dit schip de eigen koers aan zou houden en dat het ons aan bakboordzijde zou gaan passeren.

De uitkijk keek voornamelijk naar de voorkant en ik keek naar de achterkant.

U merkt op dat de inspecteur mij ook verwijt dat ik geen maatregelen heb genomen ter vermijding van een aanvaring en u vraagt mij of ik de aanvaring nog zelf had kunnen voorkomen als ik wel was blijven kijken. Ik antwoord dat ik de aanvaring had

kunnen voorkomen als ik was blijven kijken en stuurboord uit was gegaan. Het was geen probleem dat ons schip 'out of track' was; dat is normaal.

Wat betreft het verwijt aangaande het niet-naleven van de 'Master Standing Orders' het volgende. Ik weet dat je de kapitein moet roepen i) als dat nodig is, ii) in een panieksituatie of iii) bij twijfel. In dit geval waren geen van de drie situaties op mij van toepassing.

Ik ben het eens met het verwijt van de inspecteur dat alle (genoemde) elementen hebben bijgedragen tot de aanvaring.

"Betrokken vaartuigen: vissersvaartuig, type kotter, genaamd Blue Angel en zeevrachtschip, genaamd Amadeus Aquamarijn.

Beknopte omschrijving incident. Op 23 december 2021 omstreeks 03.40 uur (lokale tijd) heeft er een aanvaring plaatsgevonden op de Noordzee in het verkeersscheidingsstelsel "Off Texel". De Amadeus Aquamarijn voer in de zuid-zuid-west gaande verkeersbaan en werd opgelopen door de z60 Blue Angel. Vervolgens voer de Z60 Blue Angel met haar voorsteven tegen het achterschip van de Amadeus Aquamarijn. (..)

Bij ons ingestelde onderzoek naar de werking van de techniek aan boord zijn ons geen gebreken gebleken. Het was helder weer, er was goed zicht en er was geen ander scheepvaartverkeer in de directe nabijheid. (..)

Van beide schepen zijn de logbestanden uit het navigatiesysteem gekopieerd. Die van de Amadeus Aquamarijn konden verwerkt worden in het ons ter beschikking staande navigatieprogramma Tresco Navigis. (..)

De toedracht van dit incident ligt in het gegeven dat beide schepen in nagenoeg dezelfde vaarpaden voeren, waar opgemerkt dient te worden dat de Blue Angel met hogere snelheid voer dan de Amadeus Aquamarijn. Het scheepvaartincident had voorkomen kunnen worden als beide schepen goede uitkijk hadden gehouden door te kijken en te luisteren als ook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen, onder andere met behulp van radar en AIS. (..)

Voor de wachtsman van de Amadeus Aquamarijn geldt artikel 17 onder b van de Internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972."

Overwegingen

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

Betrokkene heeft bepaald dat er geen gevaar voor aanvaring was terwijl dat gevaar er wel degelijk was. Hij heeft zich daarbij te veel laten leiden door ECDIS dat echter geen vervanger is van de radar ter vaststelling van het gevaar voor aanvaring.

Betrokkene heeft voorts niet te allen tijde goede uitkijk gehouden. Uit zijn eigen verklaring blijkt immers dat hij onvoldoende acht heeft geslagen op het vissersschip dat de Aquamarijn met relatief hoge snelheid opliep. Het is opmerkelijk dat betrokkene over de afstand tussen beide schepen niets kan verklaren. Die afstand is het eerste dat een officier ziet als hij gaat plotten. Als men een indicatie heeft van de afstand, dan weet men ook de mate van urgentie. Ook het niet beantwoorden van de marifoonoproep had hem (verder) moeten alarmeren. Betrokkene heeft te veel gefocust op CPA volgens ECDIS en ging zelfs beginnen met het invullen van het logboek. Daarnaast heeft hij de uitkijk gerustgesteld in plaats van hem op te dragen om ook naar achteren te kijken. Zij traden niet als team op.

Het bezwaar dat betrokkene geen maatregelen heeft genomen ter vermijding van een aanvaring, toen de Z60 Blue Angel zo dichtbij was dat een aanvaring door een handeling van de Z60 Blue Angel alléén niet kon worden vermeden, is eveneens terecht. Hij had naar stuurboord kunnen uitwijken.

Bovenstaande elementen hebben bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring, waarvoor het oplopende vissersschip - dat geen enkele maatregel ter vermindering van aanvaring heeft genomen - in de eerste plaats verantwoordelijk was.

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop 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.

Het derde bezwaar acht het Tuchtcollege niet gegrond. Uit het vorenstaande volgt immers dat *naar het inzicht van betrokkene* géén van de 3 beschreven situaties zich voordeed. Dat zijn inzicht onjuist was, doet hier niet aan af.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als tweede stuurman.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de omstandigheid dat betrokkene ook van de rederij een berisping heeft gekregen en zijn promotie tijdelijk is uitgesteld ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd. Ook heeft betrokkene lering uit dit voorval getrokken. Hij weet inmiddels dat het niet is aanbevolen om in gevallen als deze ander werk te verrichten, zoals het invullen van een logboek. Het Tuchtcollege hoopt dat hij er ook van heeft geleerd om beter te plotten.

Tot slot weegt verzachtend mee dat betrokkene niet alleen met het onderzoek door de inspecteur is geconfronteerd maar ook met dat van de maritieme politie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

6. Aanbevelingen voor de praktijk

Omdat deze zaak ook door de Onderzoeksraad voor Veiligheid in onderzoek is genomen, ziet het Tuchtcollege af van het doen van aanbevelingen voor de praktijk. De inspecteur heeft nog wel gevraagd tot welke afstand men wordt geacht geen koers meer te veranderen als men opgelopen wordt; misschien moet men wel koers veranderen wegens het volgen van het TSS.

Het Tuchtcollege oordeelt dat het niet in het algemeen te zeggen is tot welke afstand men de eigen koers en vaart moet vasthouden bij oplopen. Daarvoor spelen te veel variabele factoren een rol, zoals de grootte van de schepen, hun snelheid en het onderling snelheidsverschil, de manoeuvreerbaarheid van beide schepen, de weersomstandigheden waaronder zicht en de zeegang, de instelling van de stuurautomaat en nog veel meer. Bij het naderen van een bocht, samenkomst of splitsing in een TSS kan men aan de oploper duidelijk maken wat men wil door bijtijds al een beetje de gewenste richting op koers te veranderen. Daarmee nodigt men de oploper min of meer uit aan de voor het opgelopen schip gunstige zijde op te lopen. Er blijft gelden: de oploper wijkt en als er geen reactie komt en de CPA blijft zorgwekkend klein, dan dient er een andere manier gevonden te worden om te voorkomen dat een dichtbij situatie zich voordoet. Dat kan bijvoorbeeld door het maken van een oloop afspraak via de VHF.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, S.W. Postma en R.E. Roozendaal, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 23 juni 2023.

P.C. Santema
voorzitter

E.M. Dooting
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.