

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2023-9 (2023.V7-UK34 KOBUS JR)

UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 10 NOVEMBER 2023 (NR. 9 VAN 2023) IN DE ZAAK 2023.V7-UK34 KOBUS JR

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. R.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 22 maart 2023 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als schipper van het onder Nederlandse vlag varende vissersschip UK34 Kobus Jr. Bij het verzoekschrift waren 14 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 betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 29 september 2023 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 29 september 2023. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall, vergezeld van haar collega ing. B.A.C. van Geest.

Betrokkene is verschenen.

2. De aanleiding

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

Op 23 juli 2021 is het vissersschip UK34 Kobus JR. op de Nederlandse Noordzee tegen het platform Q4-A aangevaren. Hierbij heeft de UK34 het platform geschampt en heeft zowel het schip als het platform schade opgelopen. De UK34 was op de terugreis nadat de visweek erop zat. De visvangst was verwerkt en alles was schoongemaakt. Het visgerei was aan boord en de bemanning was koffie aan het drinken in de kombuis. Betrokkene was als schipper verantwoordelijk voor de navigatie, maar hield zich bezig met de administratie op de computer in de schippershut, die zich achter de brug bevindt. Normaalgesproken is betrokkene machinist en loopt hij ook wacht op de brug van dit schip. Zijn broer is

normaalgesproken de schipper. Maar vanwege vakantie van zijn broer was betrokkene schipper in de week van de aanvaring en in de week daaraan voorafgaand. Betrokkene had moeite om alle administratie goed in het computerprogramma in te voeren. Daardoor is hij langere tijd achtereen niet op de brug geweest en heeft hij de aanvaring met het platform niet zien aankomen. De UK 34 Kobus Jr. (IMO nummer 9039212) is een Nederlands vissersschip, varend voor Zeevisserijbedrijf K. Romkes B.V. Het schip is in het jaar 1992 gebouwd, is 40 meter lang en 8 meter breed en heeft een laadvermogen van 150 bruto ton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 6 personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als schipper 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).

Het bezwaar tegen de betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. Ondanks dat betrokkene op het moment van de aanvaring de verantwoordelijk officier van de wacht was, was hij gedurende langere tijd niet op de brug aanwezig.
2. Betrokkene was tijdens zijn wacht langere tijd met andere zaken bezig dan het voeren van de navigatie.
3. Betrokkene heeft geen ander bemanningslid aangewezen als vervanger om de navigatie te voeren en uitkijk te houden.
4. Het wachalarm was niet ingeschakeld.
5. Als primair navigatiemiddel werd een elektronische kaart gebruikt, die niet als ECDIS is goedgekeurd.
6. De matroos ogen en oren (hierna: 'O+O') ontbrak, terwijl deze wel verplicht was conform het *Minimum Safe Manning Document* (hierna: 'MSMD').
7. De monsterrol was niet correct opgemaakt. De verschillende functies zijn niet correct ingevuld en de machinist ontbrak op de monsterrol.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

Schepenwet – artikel 4, lid 1k

De kapitein is verplicht, alvorens met zijn schip eene reis te ondernemen, te zorgen dat het schip behoorlijk bemand is met voor zijne taak berekend personeel, dat lichamelijk geschikt is voor de hem opgedragen werkzaamheden, een en ander in verband met de veiligheid van het schip.

Wet zeevarenden, artikel 33, lid 2

In de monsterrol worden, [...], de namen en de functies opgenomen van alle zeevarenden die aan boord werkzaam zijn.

Wet zeevarenden, artikel 18

Lid 1 Een ieder die aan boord van een schip een functie vervult als bedoeld in het tweede lid waarvoor krachtens deze wet eisen zijn gesteld, is in het bezit van een geldig vaarbevoegdheidsbewijs voor die functie.

Lid 2j Gezel zeevisvaart.

Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel

Artikel 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.

STCW-F 1995

Chapter IV Watchkeeping

4 En route to or from fishing ground

4.1.1 The composition of the watch shall at all times be adequate and appropriate to the prevailing circumstances and conditions, and shall take into account the need for maintaining a proper look-out.

4.1.2 When deciding the composition of the watch the following factors, inter alia, shall be taken into account:

.1 at no time shall the wheelhouse be left unattended.

4.3.4 The officer in charge of a navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigations of the vessel.

4.5.1 The officer of watch shall:

.1 keep the watch in the wheelhouse.

.2 in no circumstances leave the wheelhouse until properly relieved.

4.6.1 A proper look-out shall be maintained in compliance with Rule 5 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. It shall serve the purpose of:

.1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing as well as by all other available means, with regard to any significant changes in the operating environment;

.2 fully appraising the situation and risk of collision, stranding and other dangers to navigation.

Ter zitting heeft de inspecteur toegelicht dat, aangezien de economische politierechter vanwege deze aanvaring betrokkene al een boete heeft opgelegd, in deze tuchtzaak een berisping geëist wordt.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft - samengevat – ter zitting erkend dat de eerste vier bezwaren juist zijn. Met betrekking tot de laatste drie bezwaren heeft betrokkene aangegeven dat hij zich hiervan niet bewust was.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

De bewijsmiddelen

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

Betrokkene heeft aangegeven dat hij denkt, ondanks verantwoordelijk te zijn voor de navigatie van de UK 34 Kobus Jr., voor een periode van ca. 30 minuten voorafgaande aan de aanvaring met platform Q4-A niet op de brug aanwezig te zijn geweest.

Hij was in de schippershut in een computerprogramma de visvangst aan het invoeren. Die administratieve taak duurde achteraf gezien langer omdat betrokkene niet veel ervaring had met het desbetreffende computerprogramma en hij de voorgaande week op- en aanmerkingen had ontvangen over dingen die hij niet goed had ingevoerd. Bij het uitzetten van de koers had hij nooit verwacht dat hij zo lang met zijn administratie bezig zou zijn. Hij had de situatie onderschat en gedacht dat hij tijd genoeg had (voor ongeveer een kwartier), aldus betrokkene.

Hij had gewoon naar beneden moeten gaan en moeten zeggen dat iemand op de brug wacht had moeten gaan houden. Betrokkene is van mening dat dit hem te verwijten valt.

Betrokkene heeft verklaard dat hij het wachalarm had uitgeschakeld toen hij met zijn werkzaamheden bezig was op de brug. Hij zet het altijd uit als hij werkzaamheden te doen heeft anders moet hij steeds naar de knop lopen om het uit te zetten. Hij is nadien vergeten om het wachalarm weer in te schakelen. Het CPA- (*Closest Point of Approach*) alarm op de radar heeft wel standaard aangestaan, maar betrokkene had de alarm- of lichtsignalen daarvan niet kunnen horen of zien vanuit de schippershut.

Desgevraagd heeft betrokkene aangegeven niet op de hoogte te zijn van het feit dat de aan boord aanwezige elektronische kaarten, *Quodfish* en *TimeZero*, moesten kwalificeren als *Electronic Chart Display Information System* (hierna: 'ECDIS'). Verder was hij niet betrokken bij de aankoop van de elektronische navigatie- en kaartsystemen aan boord. Voor zover betrokkene het zich kan herinneren is het huidige systeem *Quodfish* al aanwezig op het schip (vanaf zijn 18e jaar) en is *TimeZero* er de laatste acht jaar bijgekomen. Op het apparaat zit niet een sticker met daarop de tekst *for training only*. Ten slotte heeft betrokkene aangegeven dat, ondanks dat er wel een papieren kaart op de kaarttafel aanwezig is, *Quodfish* en *TimeZero* de primaire navigatiemiddelen zijn.

Betrokkene heeft verder aangegeven dat hij op de elektronische kaart had moeten zien dat hij niet bij platform Q4-A in de buurt mocht komen, omdat dit met een ring er omheen duidelijk genoeg zichtbaar was op de elektronische kaart. Omdat betrokkene niet in de buurt van de elektronische kaart aanwezig was, heeft hij dit echter niet gezien.

Betrokkene heeft desgevraagd aangegeven bekend te zijn dat eisen worden gesteld aan de bemanning van een schip en dat hij niet bekend is met het MSMD. Ook heeft hij aangegeven dat hij niet wist dat een matroos O+O aan boord ontbrak. De UK34 vaart met een vaste bemanning. De bemanning is door de broer van betrokkene – die normaal gesproken schipper van de UK34 is – gekozen. Betrokkene beoordeelt samen met zijn broer of de bemanning voldoende en bekwaam is. Die bemanning wordt ieder jaar aan een lichamelijke keuring onderworpen, waarvan een ogen en oren test onderdeel uitmaakt.

Desgevraagd heeft betrokkene aangegeven geen herinnering meer te hebben aan hoe de monsterrol is opgemaakt omdat het eigenlijk allemaal standaard is. Hij denkt dat zijn broer de monsterrol van te voren heeft opgemaakt en dat hij zonder er veel aandacht aan te besteden het op maandag heeft doorgemaakt.

Op vrijdag 23 juli 2021, omstreeks 10.25 uur lokale tijd, ontving de piketman van het Team Maritieme Politie, van de chef van Dienst Handhaving van de Nederlandse Kustwacht, telefonisch de melding dat de Nederlandse viskotter UK34 zojuist op de Noordzee tegen platform Q4-A was gevaren. Er zou niemand gewond zijn en de kotter zou zijn weg vervolgen naar de haven van Harlingen.

Scheepsnaam: Kobus Jr.

Op vrijdag 23 juli 2021, omstreeks 17.15 uur, spraken twee verbalisanten aan boord van de UK34 een man die verklaarde de schipper van de UK34 te zijn. Hij gaf op te zijn genaamd: A. R.

Tevens zagen verbalisanten op foto 18 van bijlage 4 bij dit proces-verbaal het linker beeldscherm in de bakboord console in de stuurhut van de UK34. Op dit beeldscherm is het navigatieprogramma *Timezero* te zien met daarop de gevaren route van de UK34. Hierop is te zien dat deze gevaren route nagenoeg door het middelpunt van de veiligheidszone van het platform Q4-A loopt. Op dit middelpunt staat het Q4-A platform.

Overwegingen

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

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 vijfde bezwaar is ongegrond. Het klopt op zichzelf dat *Quodfish* en *TimeZero* niet gekwalificeerd zijn als ECDIS. Het Tuchtcollege is echter van oordeel dat *TimeZero* wekelijks wordt geüpdatet en dat alle wijzigingen die de vissers waarnemen op zee door hen aan *TimeZero* worden doorgegeven via *Whatsapp*. Dat maakt dat *TimeZero* voor de vissers een heel betrouwbaar en actueel elektronisch kaart- en navigatiesysteem is en dat het gebruik daarvan als primair navigatiemiddel binnen de visserij niet onzeemanschappelijk is

Het zesde bezwaar is ongegrond. Naar het oordeel van het Tuchtcollege is er twijfel gerezen over de vraag of betrokkene zich onzeemanschappelijk heeft gedragen in het kader van dit bezwaar. Betrokkene zelf is onvoldoende van de bemanningsvereisten op de hoogte om hier iets over te kunnen verklaren.

Uit het e-mailbericht van 5 augustus 2021 te 14:44 uur van het Scheepvaart Kiwa Register NL aan de inspecteur, dat is gevoegd als bijlage 10 bij het verzoekschrift, blijkt weliswaar dat slechts drie van de zes opvarenden over een vaarbevoegdheidsbewijs beschikten. Omdat volgens het MSMD vier opvarenden over een vaarbevoegdheidsbewijs dienen te beschikken in plaats van drie, zou voornoemd e-mailbericht er op kunnen duiden dat de UK34 op dat moment één opvarende met een vaarbevoegdheidsbewijs "O+O" te kort kwam en daardoor niet voldeed aan het MSMD.

Uit voornoemd e-mailbericht blijkt echter niet welke bijlagen precies zijn overgelegd door de inspecteur aan het Scheepvaart Kiwa Register NL, zodat onduidelijk blijft of de juiste namen ter toetsing zijn voorgelegd. Ook omdat uit het proces-verbaal van de maritieme politie volgt dat uit een op 23 juli 2021 uitgevoerde bemanningscontrole bleek dat de UK34 was bemand conform de eisen als gesteld in de Scheepvaartbemanningwet (zie blz. 31 van het verzoekschrift) is er voor het tuchtcollege teveel twijfel om het bezwaar gegrond te kunnen verklaren.

Het zevende bezwaar is ongegrond. Het Tuchtcollege is van oordeel dat de omstandigheid dat de monsterrol niet klopt erop zichzelf niet toe leidt dat daarmee de zorg die een goed visser in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer geschonden is. Het gaat er bij goede zeemanschap om of daadwerkelijk met een voldoende en bekwame bemanning is uitgevaren en er is onvoldoende bewijs dat hier niet aan werd voldaan. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als schipper, met de aanvaring met platform Q-4 A en schade aan het schip als gevolg. Hoewel er begrip voor is dat het invullen van het vislogboek best ingewikkeld is, had betrokkene ervoor moeten zorgen dat de wacht (door een ander) werd gehouden. Indien hij het wachtalarm had ingeschakeld had hij dat in het stuurhuis moeten resetten of anders was het algemeen alarm afgegaan en zou de aanvaring naar alle waarschijnlijkheid zijn voorkomen.

Omdat belanghebbende al veroordeeld is tot een aanzienlijke geldboete door de economische politierechter (€ 4.100 waarvan € 2.050 voorwaardelijk) en belanghebbende het foute van zijn handelen inziet, volstaat het tuchtcollege met het opleggen van een berisping.

6. Aandachtspunten voor de praktijk

Los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om het volgende punt onder de aandacht te brengen:

Door overname van het Belgische beleid met betrekking tot de monsterrol in Nederland (al dan niet geautomatiseerd) zouden meer ongevallen voorkomen kunnen worden.

Werking van het digitale systeem in België: De Belgische overheid koppelt behaalde diploma's en certificaten die benodigd zijn in de zeevisserij digitaal aan de desbetreffende visser die het diploma of het certificaat behaald heeft. De schipper neemt de namen van zijn opvarenden over op de bemanningslijst en dient die lijst digitaal in. Daarnaast moeten ook aan boord de juiste documenten aanwezig zijn. Als de documenten niet kloppen of als de personen niet aan boord zijn die op de lijst staan, is het niet mogelijk aan te monstern en/of mag er niet worden uitgevaren. Tot slotte handhaaft de Belgische overheid actief op de naleving van deze regels.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, J.L. Schot en J.K.J. Bout, leden, in aanwezigheid van mr. K. de Ridder als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 10 november 2023.

P.C. Santema
voorzitter

K. de Ridder
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.