

## TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2024-10 (2024.V5-JORIS SENIOR ARM18)

### UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 30 OKTOBER 2024 (NR. 10 VAN 2024) IN DE ZAAK 2024.V5-JORIS SENIOR ARM18

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

D.J.C. O.,

**betrokkene.**

#### 1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 13 augustus 2024 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft ing. K. van der Wall voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling tegen betrokkene als stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Joris Senior ARM 18.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen), onder mededeling dat hij 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 18 oktober 2024 om 11.00 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 18 oktober 2024. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall.

Betrokkene is verschenen.

## **2. De aanleiding**

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

In de nacht van woensdag 28 op donderdag 29 september 2022 heeft het visserschip Joris Senior, met vismerk ARM 18 (hierna: het schip), een aanvaring gehad met de voor anker liggende tanker Golden Daisy (hierna de tanker). Dit gebeurde in ankergebied 8, ten noorden van de aanloop naar IJmuiden. De ARM 18 was na een week vissen op de Noordzee stomende naar IJmuiden. De tanker liep bij de aanvaring een gat in de sludge tank op. Er is circa 2 m<sup>3</sup> sludge uitgestroomd in zee. De ARM 18 zelf liep schade aan de voorsteven op. Alle schades bevonden zich ruim boven de waterlijn. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor.

De Joris Senior ARM 18 (IMO nummer 9048677) is een Nederlands visserschip, eigendom van J. Meulmeester C.V. te Arnemuiden. Het schip is in het jaar 1992 gebouwd, is 46 meter lang en heeft een gross tonnage van 572 ton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning volgens opgave uit in totaal zes personen. Betrokkene was aangemonsterd als plaatsvervangend schipper en was ten tijde van de aanvaring officier van de wacht.

## **3. De bezwaren van de inspecteur**

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als (eerste) stuurman/officier van de wacht heeft 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 meer specifiek uit de volgende elementen:

1. betrokkene heeft gedurende circa vijf minuten de brug verlaten, terwijl er niemand anders op de brug was;
2. betrokkene heeft een onjuiste beoordeling met betrekking tot aanvaringsrisico's gemaakt alvorens de brug te verlaten voor toiletbezoek;
3. betrokkene heeft niet de schipper gewekt, terwijl het daar toch al min of meer tijd voor was;
4. mede als gevolg van bovenstaande bezwaren heeft de aanvaring plaats kunnen vinden.

3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift:

### **COLREG – Part B, Section I, Rule 5**

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.

### **COLREG – Part B, Section I, Rule 7 (a)**

Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.

## **STCW-F – Annex, Chapter IV, Reg. 1 Basic principles to be observed in keeping a navigational watch on board fishing vessels**

2 [...] the officers of the watch are responsible for navigating the fishing vessel safely during their periods of duty, when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding.

### 4. En route to or from fishing grounds

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.

### 4.5 Navigational duties and responsibilities

4.5.1 The officer of watch shall:

.1 keep watch in the wheelhouse;

.2 in no circumstances leave the wheelhouse until properly relieved

### 4.6 Look-out

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:

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

3.3 De eis van de inspecteur luidt: een geldboete van 3000 euro waarvan 1000 euro voorwaardelijk, met als kanttekening dat de inspecteur aan het Tuchtcollege overlaat om de op de zitting bekend geworden persoonlijke omstandigheden van betrokkene mee te wegen bij de uitspraak.

## **4. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene heeft - samengevat - aangevoerd dat hij alle bezwaren van de inspecteur erkent.

## **5. Het oordeel van het Tuchtcollege**

### 5.1 De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het door de inspecteur tegen het handelen/nalaten van betrokkene aangevoerde bezwaar neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

A. De verklaring van betrokkene ter zitting – voor zover inhoudend:

“Ik was officier van de wacht. Ik ben absoluut niet in slaap gevallen. Ik moest wel heel nodig naar het toilet en heb toen circa 5 minuten de brug verlaten, zonder dat daar iemand anders was. De schipper had de reisvoorbereiding gemaakt en een koerslijntje uitgezet om naar binnen te varen. Die koers heb ik niet helemaal gevolgd. Ik kon namelijk door het ankergebied, want het was niet druk en dan ben je wat eerder binnen. Ik heb de tanker gezien en zou 0,3 mijl achterlangs gaan. Toen ik boven kwam zat ik ertegenaan. Ik weet niet wat er fout is gegaan. Op het moment dat ik naar beneden ging besepte ik niet dat ik op twee mijl afstand van de tanker zat. Afspraak was dat ik de schipper op een mijl of 8 voor IJmuiden zou roepen. Achteraf gezien had ik dat beter kunnen doen, dan was er iemand op de brug geweest. Het was onverstandig van mij om de brug te verlaten met zoveel mensen slapend aan boord. Ik ben mij ervan bewust dat het veel erger had kunnen aflopen. Ik erken wat u zegt dat 0,3 mijl te weinig is bij deze stroming.

Ik weet nog niet hoe ik de boete moet betalen. Financieel ziet het er niet rooskleurig uit. Eerder heb ik al een boete van de officier van justitie gehad (voor het niet hebben van de juiste papieren). Ik heb een gezin met twee kinderen en een eigen huis. Met mijn gezondheid gaat het niet best. Ik word 31 oktober a.s. geopereerd aan een hernia. Er worden twee nekwervels weggehaald. Volgens de artsen heeft het ongeval bijgedragen aan mijn lichamelijke klachten. Ik zal niet meer als bemanningslid kunnen varen.”

B. De melding van de kustwacht van het ongeval aan de ILT – voor zover inhoudend:

“In de bijlage vindt u het 11 punten formulier wat ik heb ingevuld naar aanleiding van een melding van de Golden Daisy. Het schip ligt ten anker in ankergebied 8 IJmuiden. Daar is het visserschip ARM 18 tegen de Golden Daisy gevaren. In eerste instantie meldde het schip geen uitstroom te hebben, maar later heeft het schip toch lekkage opgemerkt. Er is ongeveer 2 – 3 m<sup>3</sup> sludge verloren gegaan. Het gat zit boven de waterlijn, dus er is geen instroom.”

C. Het proces-verbaal van het Team Maritieme Politie, opgemaakt op 13 oktober 2022 – voor zover inhoudend:

“Door middel van de ons ter beschikking gestelde digitale scheepvaart monitoringsysteem kan de historische data voor wat betreft de tijd, positie, koers en snelheid van de viskotter ARM18 Joris-Senior worden weergegeven. Ook de positie van de voor anker liggende tanker, Golden Daisy, kan worden weergegeven. Van de viskotter ARM18 Joris-Senior is een animatieweergave vastgelegd waarop de data worden weergegeven. Ik, verbalisant, heb de opgeslagen animatieweergave van de aanvaring onderzocht en in chronologische volgorde de track (reis) van de ARM18 Joris-Senior beschreven. Zichtbaar is dat de ARM18 Joris-Senior op de datum 28 september 2022 om 21.46 uur UTC het verkeersscheidingsstelsel TSS Off Texel, haaks invaart. De voorliggende koers over de grond is op dat moment 137 graden en de snelheid is 10.4 knopen. Om 22.03 uur UTC vaart de ARM18 Joris-Senior het verkeersscheidingsstelsel uit, voorliggende koers 140 graden en snelheid 10 knopen. Daarna is zichtbaar dat de ARM18 Joris-Senior een constante voorliggende koers vaart van 126 graden richting IJmuiden. De koers wisselt gedurende deze reis met 1 a 2 graden naar bakboord/stuurboord. De snelheid varieert van 9.9 tot 10.1 knopen. Op donderdag 29 september 2022 om 00.14 uur UTC vaart de ARM18 Joris-Senior op de positie dat deze zich zou moeten melden bij de Verkeersleiding VHF IJmuiden. Om 00.23 uur UTC vaart de ARM18 Joris-Senior nog steeds met een constante koers en

snelheid het ankergebied IJmuiden binnen. Om 00.26 uur UTC botst de ARM18 Joris-Senior tegen de voor anker liggende tanker Golden Daisy op positie 52.30,902 Noorderbreedte en 004.19,413 Oosterlengte. Uit de historische data van de track van de ARM18 Joris-Senior is zichtbaar dat deze niet van koers is gewijzigd dan wel snelheid heeft verminderd om een aanvaring te voorkomen.”

## 5.2 Overwegingen

Op het moment van de aanvaring was betrokkene officier van de wacht. Hij was alleen op de brug. Er was geen uitkijk. De schipper was te kooi gegaan en zo ook de rest van de bemanning. De schipper had na het vissen de reisvoorbereiding gemaakt. Volgens de uitgezette route zou ten noorden van het ankergebied naar IJmuiden worden gevaren. Betrokkene heeft ervoor gekozen om van de uitgezette koers af te wijken en door het ankergebied te varen. Daar is hij tegen de voor anker liggende tanker gevaren. Naar zijn zeggen had hij vlak voor de aanvaring de brug verlaten voor een toiletbezoek. Voordien had hij al wel de tanker waargenomen. Hem had duidelijk moeten zijn dat, varend door het ankergebied, voortdurende alertheid op de brug geboden was. Voorafgaand aan het gestelde toiletbezoek had hij daarom de schipper naar de brug moeten roepen. Dat had in dit geval eens te meer voor de hand gelegen nu (ongeveer) de positie was genaderd waarop de schipper sowieso volgens afspraak moest worden geroepen. Betrokkene mocht er niet vanuit gaan dat zich geen aanvaringsgevaar kon ontwikkelen bij een op 0,3 mijl afgestelde CPA. Rekening had moeten worden gehouden met de invloed van wind en stroming. De conclusie moet dan ook zijn dat sprake is geweest van zeer onzeemenschappelijk gedrag. Het had veel erger kunnen aflopen. De bezwaren van de inspecteur zijn gegrond: de aan betrokkene verweten gedragingen - die in strijd zijn met de door de inspecteur genoemde verdragsbepalingen en de bepaling uit de Wet zeevarenden - worden bewezen geacht.

Het Tuchtcollege vraagt er aandacht voor dat aanvaringen op de terugreis, na een zware visweek, helaas geen onbekend verschijnsel zijn. Met het oog op een veilige thuiskomst verdient het daarom aanbeveling extra aandacht te schenken aan een goede/alerte brugbezetting.

## 5.3 De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als stuurman/officier van de wacht, met de aanvaring als gevolg. Afgezien van de door die aanvaring aan het vissersschip en de tanker toegebrachte schade zijn - door de hem verweten gedragingen - de veiligheid van de opvarenden in gevaar gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is oplegging van de door de inspecteur geëiste boete alleszins gerechtvaardigd.

In de ter zitting gebleken omstandigheden dat betrokkene

- een boete heeft gehad van € 1.500,00 van de officier van justitie, omdat hij niet bevoegd was om als plaatsvervangend schipper op te treden op het schip,
- vanwege zijn gezondheid niet kan werken en een operatie voor de boeg heeft, onder meer door letsel die hij heeft overgehouden aan het ongeval,
- alleenverdiener is en thuiswonende kinderen heeft,

ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat een iets groter deel van de boete  
voorwaardelijk wordt opgelegd.

## **6. De beslissing**

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 3.000,00, waarvan
- € 1.500,00 voorwaardelijk, met bepaling dat het niet voorwaardelijke deel van deze geldboete dient te worden betaald binnen drie maanden na heden;
- bepaalt dat het voorwaardelijke deel van de geldboete 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, die 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 het voorwaardelijke deel van de geldboete ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, H.J. Ijpma en P.L. van Slooten, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 30 oktober 2024.

J.M. van der Klooster  
voorzitter

V. Bouchla  
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.