

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2024-06 (2023.V13-DOUWE-S)

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 19 APRIL 2024 (NR. 6 VAN 2024) IN DE ZAAK 2023.V13-DOUWE-S

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

C.G.J. M.,

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 28 augustus 2023 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft ing. B.A.C. van Geest voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling tegen betrokkene als tweede stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Douwe-S.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met 39 bijlagen en twee filmpjes) 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 1 maart 2024 om 10:30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 1 maart 2024. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. B.A.C. van Geest.

Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit de Filipijnen deelgenomen aan de zitting.

2. De aanleiding

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

Op 31 juli 2022 om 01:30 uur kwam het noordgaande motorschip Douwe-S in de Keltische zee in aanraking met de bakboord giek van het Engelse visserschip PZ115 Steph of Ladram. Daarbij liep de Douwe-S lichte schade op aan de stuurboordzijde van het voorschip. De Steph of Ladram had schade aan de giek. De Douwe-S werd een dag later op 1 augustus 2022 in Sharpness bezocht door de Maritime & Coastguard Agency en aangehouden op grond van meerdere ISM gerelateerde tekortkomingen. Op 5 augustus 2022 werd de aanhouding weer opgeheven.

De Douwe-S (IMO nummer 9467225) is een Nederlands vrachtschip, varende voor Steenstra Shipping te Genemuiden. Het schip is in het jaar 2011 gebouwd, is 95 meter lang en 14 meter breed. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zeven personen.

3. Het bezwaar van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als tweede stuurman 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 (op de zitting gewijzigde) bezwaar is dat betrokkene als OOW van de Douwe-S tegen (de bakboordgiek van) het vissende vaartuig PZ115 Steph of Ladram is aangevaren, doordat hij de COLREGS niet juist heeft toegepast door niet ruim en op tijd uit te wijken.

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

STCW code part A/part 4-1

13 The officer in charge of the navigational watch is the master's representative and is primarily responsible at all times for the safe navigation of the ship and for complying with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

43 The officer in charge of the navigational watch shall take frequent and accurate compass bearings of approaching ships as a means of early detection of risk of collision and shall bear in mind that such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large ship or a tow or when approaching a ship at close range. The officer in charge of the navigational watch shall also take early and positive action in compliance with the applicable International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and subsequently check that such action is having the desired effect.

COLREG – rule 7 – Risk of collision

(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.

(b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.

(c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.

(d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:

(i) Such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;

(ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

COLREG - rule 8 – Action to avoid collision

(a) Any action to avoid collision shall be taken in accordance with the Rules of this Part and shall, if the circumstances of the case admit, be positive, made in ample time and with due regard to the observance of good seamanship.

(b) Any alteration of course and/or speed to avoid collision, shall, if the circumstances of the case admit, be large enough to be readily apparent to another vessel observing visually or by radar; a succession of small alterations of course and/or speed should be avoided.

(c) If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

(d) Action taken to avoid collision with another vessel shall be such as to result in passing at a safe distance. The effectiveness of the action shall be carefully checked until the other vessel is finally past and clear.

(e) If necessary to avoid collision or allow more to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

(f) (i) A vessel which, by any of these Rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.

(ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the Rules of this part.

(iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.

COLREG rule 15 – Crossing situation

When two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel.

COLREG rule 16 – Action by give-way vessel

Every vessel which is directed to keep out of the way of another vessel shall, so far as possible, take early and substantial action to keep well clear.

COLREG rule 18 – Responsibilities between vessels

Except where Rules 9, 10 and 13 otherwise require:

(a) A power-driven vessel underway shall keep out of the way of:

- (i) a vessel not under command;
- (ii) a vessel restricted in her ability to manoeuvre;
- (iii) a vessel engaged in fishing;
- (iv) a sailing vessel.

ISM – part A – Chapter 6 - RESOURCES AND PERSONNEL

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.

6.4 The Company should ensure that all personnel involved in the Company's SMS have an adequate understanding of relevant rules, regulations, codes and guidelines.

3.3 De (op de zitting gewijzigde) eis van de inspecteur luidt schorsing van de vaarbevoegdheid van vier weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent dat hij de COLREGS niet juist heeft toegepast. Hij biedt iedereen zijn excuses aan.

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, zakelijk weergegeven:

“Ik ben het eens met de feiten in het verzoekschrift onder het kopje “korte beschrijving van het ongeval”.

Om middernacht heb ik de wacht overgenomen van de kapitein. Ik kreeg van hem de gewone instructies van koers en snelheid houden en goed de wacht houden. Hij heeft niets gezegd over de afstand die ik moest houden ten opzichte van andere schepen.

Toen ik de radar controleerde en visueel zicht hield, zag ik rode en groene lichten op 10 mijl en dacht ik dat het om vissersschepen ging. Ik moest naar het toilet, maar ging niet, want ik zag op de radar dat de afstand tot de vissersschepen kleiner werd. Eerst werd het 8 mijl, toen 6 mijl en toen 4 mijl. Toen dacht ik dit gaat niet goed. Ik heb het eerste schip gebeld dat ik voorlangs wilde passeren (“So I told him I want go on his bow, I want to pass his bow”) en ze zeiden okay. Dat was ook bij het tweede schip, de Steph of Ladram, het geval (“I informed him that I want to pass his bow”). Ik dacht dat het goed ging, maar dat was dom van mij. Mijn uitkijk waarschuwde me dat het niet goed ging. Hij zag op de radar dat de CPA minder werd. Ik zag dat ook op de radar. Daarom heb ik de Steph of Ladram nog een keer gebeld en gezegd dat ik voorlangs zou gaan, ze zeiden okay, no problem. Ze zeiden dat ze all clear waren. Ik interpreteerde dat als dat het goed zou gaan. Ik was clear voor hen. Ik dacht dat ze plaats zouden maken. Daarom heb ik bakboordkoers gehouden en nog een beetje meer bakboord uit. (“So ultimately, I'm keeping my route, I'm keeping my course, and I'm keeping a little bit portside because I'm already porting. So I was keeping my course, I'm just keeping it straight. I mean, they may course it, I'm getting a little... I alter a little bit... I'm (...) my portside just to make clear and add more CPA. But yeah, I thought we were already clear, just keep going, I thought he's going to make way also. So yeah, I didn't expect this.”). Ik weet niet of ze meer ruimte gaven (“I don't... I don't know he's giving more way, because, I don't know if he's giving way, because as long as I am porting I thought we are already clear. So I just keep my course after I altered it port, just to make clear okay. But if we are... Based on the COLREG I have to go starboard. I know it, so I admit also it was my fault because I didn't apply this regulation. But if we will apply this, I know it would be okay, maybe..”).

Het was mijn fout dat ik de COLREGS niet volgde. Ik had naar stuurboord uit moeten wijken. Het was mijn verantwoordelijkheid dat ik uitweek naar bakboord. U zegt dat uitwijken naar bakboord ook goed zou zijn geweest, als het maar ver genoeg was gegaan. Ik had 15 graden meer bakboord gegeven.

Ik heb niet geprobeerd om de kapitein te bellen vlak voor de aanvaring, omdat ik wist dat ik het schip kon manoeuvreren. Later was de Steph of Ladram al te dichtbij. U leest de verklaring voor van de AB: When fishing vessel already closed in one mile, I said to the OOW: "If you are not sure how to pass, or not sure what action to do, better call Captain." The OOW did not reply. Little later, I said again the same thing, then the OOW tried to call Captain but did wrong number and did not know how to raise alarm". Wat hij heeft verklaard, is niet juist. Hij zei zal ik de kapitein bellen, maar

dat was niet nodig want ik kon het zelf af. Toen de afstand minder werd dan 1 mijl zei ik hem de kapitein te bellen, maar toen belde hij het verkeerde nummer. Ik kon de knop van het alarm niet indrukken, omdat het donker was en ik nerveus was, maar ook omdat de familiarisatie niet goed was gegaan.

Ik heb alleen de AIS gebruikt, maar om nauwkeurig te zijn had ik ook moeten plotten en de radar moeten gebruiken. Ik las de AIS gegevens van beide vissersschepen uit de radar. Ik denk dat de AIS gegevens ook de bow crossing range gaven. De bow crossing range was positief tot 4 mijlen, daarom hield ik koers. Maar hij werd minder toen de afstand minder dan 4 mijlen werd. Daarom heb ik de Steph of Ladram twee keer gebeld en twee keer was het antwoord "okay, no problem". Op uw vraag wat het betekent om een positieve bow crossing range te hebben, antwoord ik dat je dan nog steeds kan passeren. Ik ben het eens met uw analyse dat ik fout heb ingeschat dat ik dacht dat ik voorlangs de Steph of Ladram zou lopen, terwijl ik in werkelijkheid achterlangs zou gaan als ik niet verder bakboord uit was gegaan.

Op 4 juni 2022 ben ik bij de Douwe-S aan boord gegaan. Het was mijn eerste reis als tweede stuurman. Zij gaven mij het Nederlandse certificaat van de wacht.

Toen ik net aan boord was, is het familiarisatieformulier ondertekend, maar ik was op dat moment nog nieuw. Ze gaven mij wat instructies, maar dat was alleen papierwerk. Misschien verwachtten ze te veel van mij. Het was mijn eerste keer. Ik was nieuw en moest meer leren. Ik pushte mezelf om te leren. Ik was één week aan boord toen ik zelfstandig als officier van de wacht ben opgetreden. Ik werd door de eerste stuurman wegwijs gemaakt. Mijn kennis van de COLREGS was nog niet goed en daarom gaven ze mij wat boeken. Ik heb ze gelezen toen ik de wacht liep als alles klaar was en ook na het werk. Op het moment van het ongeval was ik zeven weken aan boord. Ik heb niet het idee dat ik toen 100% gefamiliariseerd was. Ik wist toen nog niet alles van het schip. Ik had alleen speciale apparatuur geleerd die nodig was voor navigatie, maar nog niet alles. Ik heb mij eerlijk gezegd niet zelf de andere apparatuur eigen gemaakt door het lezen van de handleidingen. Ik heb mij alleen gefocust op de COLREGS.

Op 8 augustus 2022 ben ik op eigen verzoek afgemonsterd. Ik voelde mij niet goed na wat er was gebeurd. Ik heb de kapitein gevraagd of ik naar huis mocht, omdat ik niet op deze manier verder kon.

Ik moest helemaal opnieuw beginnen en heb na het ongeval niet meer als officier gevaren. Ik mocht bij Marlow gaan varen, eerst als OS en nu ben ik gepromoveerd tot AB. Mijn inkomsten zijn minder dan daarvoor. Misschien kan ik ooit weer als officier gaan werken. Ik moet nog meer studeren."

B. De antwoorden van de kapitein op schriftelijke vragen van de inspecteur (bijlage 13 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

"Oorzaak aanvaring: Als kapitein kan ik zeggen dat de OOW zich niet aan de COLREG's heeft gehouden. Door zijn beslissing om naar bakboord uit te wijken en ervan uit te gaan dat de visserman zich ook wel beetje naar bakboord zou houden, is het voor mij duidelijk dat hij niet gehandeld heeft naar de COLREG's. Daarbij komend dat de OOW niet gehandeld heeft naar de geldende standing watch orders en de procedure bridge operations vanuit ons ISM. Kapitein is niet

geroepen op tijd toen het dreigde fout te gaan, terwijl dit wel meerdere malen gezegd is, en ook in de standing watch orders staat.”

- C. Het antwoord van de uitkijk op de vraag van de inspecteur of hij met betrokkene had besproken hoe zij de vissersschepen zouden passeren (bijlage 21 bij het verzoekschrift):

“No, the OOW make decision himself to pass their bow.

Maybe 5 minutes before I suggested to go hard to starboard to pass astern of fishing vessel. This was when already passed first fishing vessel.”

5.2 Overwegingen

Het Tuchtcollege staat de wijziging van het bezwaar van de inspecteur op de zitting toe, omdat dit bezwaar eerder in het verzoekschrift (pagina 9 onder het kopje: “Hoofdoorzaak van de aanvaring”) ook in vergelijkbare bewoordingen staat omschreven en betrokkene niet is geschaad in zijn verdediging.

Het Tuchtcollege acht het bezwaar van de inspecteur gegrond. Betrokkene heeft (voorschrift 8 en 18 van) de COLREGS niet juist toegepast, wat heeft geleid tot de aanvaring van de Douwe-S tegen (de bakboordgiek van) de Steph of Ladram.

Betrokkene had beter gebruik moeten maken van de radar en de Steph of Ladram moeten plotten. Betrokkene had verder, als OOW van het werktuigelijk voortbewogen schip Douwe-S, ruim en op tijd moeten uitwijken voor de Steph of Ladram, die ook volgens betrokkene zelf aan het vissen was en visserslichten toonde, maar betrokkene heeft dat niet gedaan. Zoals blijkt uit het screenshot van de ECDIS (bijlage 16) had betrokkene nog voldoende ruimte als hij steeds koers had gehouden, maar hij heeft een kleine koerswijziging gemaakt naar bakboord. Betrokkene heeft echter fout ingeschat dat hij voorlangs de Steph of Ladram zou lopen. In werkelijkheid zou hij achterlangs zijn gevaren.

Dat de Steph of Ladram van stuurboord inkwam, zoals omschreven in het verzoekschrift, doet in dit geval overigens niet ter zake (zoals de inspecteur ook heeft erkend op de zitting). COLREG voorschrift 15, dat ziet op de situatie dat *when two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel*, is hier niet van toepassing. Er is geen sprake van twee werktuigelijk voortbewogen schepen, omdat de Steph of Ladram aan het vissen was en het schip dan vanwege de beperkte manoeuvreerbaarheid niet als werktuigelijk voortbewogen schip wordt beschouwd.

Voor zover betrokkene (in zijn verklaring op de zitting) heeft willen aanvoeren dat de tuchtmaatregel minder hoog moet zijn, omdat hij nog niet voldoende was gefamiliariseerd en daarom niet in staat was om het alarm te activeren, oordeelt het Tuchtcollege dat dit mede de eigen verantwoordelijkheid was van betrokkene. De scheepsleiding en de reder hebben hierin ook een rol, maar daarnaast had betrokkene zelf actie moeten ondernemen om wel voldoende gefamiliariseerd te zijn toen hij wacht liep.

5.3 De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als tweede stuurman, met de aanvaring als gevolg.

Omdat is gebleken dat de kans klein is dat betrokkene op korte termijn weer als officier mag varen, zal de maatregel van schorsing van zijn vaarbevoegdheid hem niet raken. Daarom is een geldboete op zijn plaats.

In de omstandigheid dat betrokkene al is gestraft doordat hij (niet officieel) in rang is teruggezet en minder gage krijgt, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de geldboete geheel voorwaardelijk wordt opgelegd.

6. Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende punten onder de aandacht te brengen.

Bij de beoordeling door de OOW of twee schepen elkaar veilig passeren, moet niet alleen de CPA als numerieke waarde worden meegewogen, maar ook de positie van de schepen ten opzichte van elkaar, voor, tijdens en na het bereiken van dit punt.

De scheepsleiding, de rederij en de betreffende officier moeten zich ervan bewust zijn, dat beginnende (wacht)officieren door gebrek aan ervaring nog steeds goede begeleiding en instructie nodig kunnen hebben, ook al hebben ze de familiarisatie “succesvol” doorlopen.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 500,00;
- bepaalt dat deze boete 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 de boete ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, D. Roest en R.E. Roozendaal, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 19 april 2024.

P.C. Santema
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.