

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2024-07 (2024.V2-EEMS CARRIER)

UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 19 JULI 2024 (NR. 7 VAN 2024) IN DE ZAAK 2024.V2-EEMS CARRIER

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

D.G. M.,

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 4 april 2024 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft ing. B.A.C. van Geest voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling tegen betrokkene als derde stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Eems Carrier.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met 41 bijlagen, waaronder een geluids- en videobestand) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is op 16 april 2024 een verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de zitting zal plaatsvinden op 24 mei 2024 om 10:30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 24 mei 2024. Voor verzoeker is op de zitting verschenen inspecteur ing. B.A.C. van Geest, vergezeld van zijn collega ing. K. van der Wall.

Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit de Filipijnen deelgenomen aan de zitting. Hij is bijgestaan door een tolk Tagalog-Nederlands.

2. De aanleiding

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

Op 20 september 2023 was het schip de Eems Carrier in ballast op weg van Lysekil, Zweden, naar Faxe Ladeplads, Denemarken. Toen de Eems Carrier noord van het eilandje Ven op een zuidelijke koers voer, liep zij plotseling uit haar roer. Ze liep bakboord uit, aan welke kant zij, een paar streken achterlijker dan dwars, op dat moment werd opgelopen door een ander schip, de Rix Explorer. De afstand tussen beide schepen was toen circa 0,2 NM en de Rix Explorer liep ruim 1 knoop sneller. Ongeveer drie minuten nadat zij uit haar roer liep, raakte de Eems Carrier met haar bakboord voorzijde de Rix Explorer aan stuurboord achter. Betrokkene was *officer of the watch* (OOW) voor en tijdens de aanvaring.

De Eems Carrier (IMO nummer 9148142) is een Nederlands vrachtschip, varend voor EemsWerken B.V. te Werkendam. Het schip is in het jaar 1996 gebouwd, is 85,70 meter lang en 10,70 meter breed. Bruto tonnage 1.546. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 6 personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als derde 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 bezwaar bestaat uit de volgende elementen:

1. Toen de Eems Carrier uit haar roer liep, heeft betrokkene niet met handsturen geprobeerd om een aanvaring te voorkomen.
2. Toen de Eems Carrier uit haar roer liep, heeft betrokkene niet geprobeerd om met vaart verminderen een aanvaring te voorkomen.
3. Mede vanwege het bovenstaande heeft de aanvaring tussen de Eems Carrier en de Rix Explorer kunnen plaatsvinden.

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

STCW code Part A/ part 4-1

Principles to be observed in keeping a navigational watch

10 The master of every ship is bound to ensure that watchkeeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational or cargo watch. Under the master's general direction, the officers of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty, when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding

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, as amended.

29 In cases of need, the officer in charge of the navigational watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus. However, timely notice of intended variations of engine speed shall be given where possible or effective use shall be made of UMS engine controls provided on the bridge in accordance with the applicable procedures.

ISM code

Eemswerken BV – Manual – SMS - Part 3 – Bridge Checklist 01 – familiarization with bridge equipment – Propulsion and Steering

Among other things:

- Location and operation of engine telegraph
- Operation of steering gear, including manual, autopilot and emergency steering changeover and testing arrangements and emergency steering systems.

3.3 De op de zitting gewijzigde eis van de inspecteur luidt: een geldboete, al dan niet (gedeeltelijk) voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft - samengevat – aangevoerd dat hij wel heeft geprobeerd om een aanvaring te vermijden door handmatig te sturen, maar dat dit niet goed ging omdat hij aan boord niet had geleerd hoe dat moest. De familiarisatie had maar dertig minuten geduurd. Hij had geen andere keuze dan ervoor te tekenen, omdat hij nieuw was in de scheepvaart.

Verder heeft betrokkene verklaard dat de kapitein hem had verboden om vaart te verminderen en dat hij daarom had geprobeerd om de kapitein te bellen. De kapitein had zijn oproep echter niet beantwoord.

Tot slot heeft betrokkene aangevoerd dat hij via de VTS had laten weten dat het schip niet van koers kon veranderen, omdat de besturing niet reageerde. Betrokkene dacht dat de Rex Explorer de Eems Carrier wel zou inhalen en zou ontwijken vanwege het VTS bericht.

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 op de zitting, voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven:

De feiten die worden genoemd bij de korte beschrijving van het ongeval op pagina vier van het verzoekschrift zijn juist.

Ik heb geprobeerd om met het manuele besturingssysteem te varen, maar de kapitein had mij niet laten zien hoe dat moest en hij had mij verboden om vaart te verminderen.

Mij was alleen geleerd om met de automatische piloot te varen. Ik was gedwongen om het stuk te ondertekenen waaruit zou moeten blijken dat ik handmatig kon sturen. Bij de familiarisatie heeft ook niemand mij dat getoond of geleerd. Pas na het incident hebben ze het mij geleerd.

Het alarm werkte niet meer en toen heb ik de kapitein gebeld om te vragen of hij naar de brug kon komen. U zegt dat de kapitein heeft verklaard dat hij niets heeft gehoord, dat hij pas na de aanvaring op de brug is gekomen en dat hij toen zag dat de handbediening wel was ingeschakeld. Dat is een probleem, ik kan mijzelf niet verdedigen. Als ik had geweten hoe ik manueel moest varen, had ik voldoende tijd gehad om een aanvaring te voorkomen. Ik heb in de vier weken dat ik aan boord was nooit zelf geprobeerd om van de autopilot om te schakelen naar handsturen. Dat had de kapitein verboden. Hij zou boos geweest zijn.

Er was contact met het andere schip, de Rix Explorer. Zij hadden mij gebeld. Ik zei dat ik een probleem had met de besturing. Met de autopilot gebeurde er niets en daarom raakte ik in paniek. Het schip ging richting de Rix Explorer.

Ik heb niet geprobeerd om vaart te verminderen, ook al staat dat in de *standing watch orders*. De kapitein had het verboden. Ik weet dat als ik vaart zou hebben verminderd, hij dan boos zou zijn op mij. Daarom had ik hem gebeld. U vraagt of de kapitein dan niet boos was vanwege de aanvaring. Jawel, hij was heel erg boos. U vraagt of ik begrijp dat ik in een noodsituatie wel vaart mag verminderen. Ja, maar de kapitein had mij dat toch verboden.

Ik heb vijf keer in dit stuk vaarwater gevaren. De kapitein was toen steeds aanwezig op de brug, alleen bij deze passage niet.

Ik heb een *chief mate license* en ik zou moeten weten hoe om te gaan met alle apparatuur op de brug.

Op 30 oktober 2023 ben ik naar huis gegaan en op 12 maart 2024 ben ik weer gaan varen. Mijn Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs en medische certificaat zijn afgenomen en liggen nog steeds op kantoor. Ze hebben mij niet meer aan boord laten gaan. Mijn contract liep nog. Ik vaar nu onder de vlag van Mauritius, voor Avior Agency. Toen ik op de Eems Carrier zat, was de agency Quncrew. Ik heb problemen bij solliciteren.

U zegt dat de inspecteur een geldboete nu een betere maatregel vindt, omdat mijn vaarbevoegdheidsbewijs nog steeds op kantoor ligt. Ik heb geen geld. Ik verdien nu duizend dollar per maand als derde officier.

Ik heb spijt van wat er is gebeurd.

B. De master statement van 20 september 2023, voor zover inhoudend:

“During collision my OOW was on the duty and according to his report that our autopilot suddenly stopped working making the vessel heavy turn to port and touch overtaking vessel Rix Explorer.

When the Master came to the bridge all steering, main and emergency was tested and found all in good order.”

C. De antwoorden van de kapitein op vragen van de inspecteur van 27 december 2023, voor zover inhoudend:

“As per explanation of OOW he was shocked to avoid collision but only to alter course to starboard. When I arrived on the bridge I noticed that hand steering was engaged so OOW was trying to do something.”

5.2. Het geluidsbestand

Het geluidsbestand betreft “met een technisch hulpmiddel vastgelegde communicatie tussen personen die betrokken zijn geweest bij het laten functioneren van een vervoermiddel”, in de zin van artikel 69b van de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid en mag op grond van dit artikel (aanhef) niet in een tuchtrechtelijke procedure als bewijs worden gebruikt, tenzij in ontlastende zin.

5.3 Overwegingen

De bezwaren zijn gegrond. Betrokkene had een aanvaring kunnen voorkomen als hij handmatig had gevaren en vaart had teruggenomen, wat hij niet heeft gedaan.

Toen de Eems Carrier uit haar roer liep, heeft betrokkene mogelijk wel geprobeerd om met handsturen een aanvaring te voorkomen, maar die poging is mislukt omdat betrokkene totaal geen invulling aan die poging heeft gegeven. Betrokkene, een derde stuurman die met een (onbepaalde) *chief mate license* de vervanger is van de kapitein, had wel moeten weten hoe hij het schip handmatig moest sturen en mag zich niet achter de kapitein of de andere officieren verschuilen. Als hij niet wist hoe hij handmatig moest sturen, had hij zelf actie moeten ondernemen om zich daarin te bekwamen. Een stuurman moet kunnen sturen en moet zelfs de kapitein waarschuwen als die iets fout doet.

Toen de Eems Carrier uit haar roer liep, heeft betrokkene evenmin geprobeerd om met vaart verminderen een aanvaring te voorkomen. Betrokkene had dat, gelet op zijn rang, wel moeten doen. Betrokkene mocht een verbod van de kapitein, als dat verbod er was, niet zo interpreteren dat hij ook in een noodsituatie geen vaart mocht verminderen.

5.4 De tuchtmaatregel

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

Omdat betrokkene niet in het bezit is van zijn Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs en nu onder een andere vlag vaart, vindt het Tuchtcollege een geldboete passend. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een boete van na te noemen hoogte op zijn plaats.

In de omstandigheid dat betrokkene al gevolgen heeft ondervonden van zijn tekortschieten, in die zin dat hij een aantal maanden thuis heeft gezeten, hij nu een lager salaris heeft en spijt heeft van wat er is gebeurd, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de boete gedeeltelijk 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 het volgende punt onder de aandacht te brengen:

Ongeacht of dit in deze zaak een rol speelde, moet erop worden toegezien/moet het werk aan boord zo worden ingericht door de kapitein dat verschillen in rang er niet toe leiden dat officieren aan boord in noodsituaties geen actie durven te ondernemen uit angst voor hun meerderen.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 1.500,00, waarvan € 750,00 voorwaardelijk;
- bepaalt dat het onvoorwaardelijke deel van de boete (€ 750,00) dient te worden betaald binnen drie maanden na heden;
- bepaalt dat het voorwaardelijke deel van de boete (€ 750,00) 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 boete ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, O.F.C. Magel en C.R. Tromp, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla, secretaris, en uitgesproken op de openbare zitting van 19 juli 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.