



**UITSpraak NUMMER 5 VAN 2013 VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR
DE SCHEEPVAART IN DE ZAAK NR. 2012.V5 – FLINTERBAY**

Op het verzoek van:

verzoeker

de Minister van Verkeer en Waterstaat, thans de Minister van Infrastructuur en Milieu, te s' Gravenhage,
gemachtigde : E.J. van Leeuwen,
inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

betrokkene

M. B.,
niet verschenen.

1. Het verloop van de procedure

Op 30 oktober 2012 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als wachtdoend maritiem officier van het Nederlandse zeeschip Flinterbay. Bij het verzoek waren 12 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege bij brief in de Engelse taal aan betrokkene kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een vertaling in de Engelse taal van het verzoekschrift met de bijlagen, en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.



Op 7 december 2012 heeft de voorzitter van het Tuchtcollege besloten tot het instellen van een vooronderzoek, te verrichten door de secretaris van het Tuchtcollege.

In het kader van dit vooronderzoek heeft op 6 februari 2013 en op 4 maart 2013 een bijeenkomst plaatsgevonden waar een verklaring is afgelegd door G. S., G. S., M.A. K. en L.C. S..

Het verslag van de afgelegde verklaringen is toegezonden aan verzoeker en – in Engelse vertaling – aan betrokkene.

Op de mededeling van de vooronderzoeker aan betrokkene dat hij zou worden opgeroepen voor het afleggen van een verklaring, met het verzoek op te geven wanneer hij daartoe naar Amsterdam kon komen, heeft betrokkene niet gereageerd.

De vooronderzoeker heeft bij brief in de Engelse taal van 29 mei 2013 aan betrokkene een aantal vragen voorgelegd. Deze heeft daarop niet gereageerd.

Op 20 september 2013 heeft de vooronderzoeker verslag gedaan van het vooronderzoek. Dit verslag is aan verzoeker en – in Engelse vertaling – aan betrokkene toegezonden.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 11 oktober 2013 om 9.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam. Verzoeker en – in de Engelse taal, zowel bij aangetekende brief als per gewone post – betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 11 oktober 2013. Voor verzoeker is ter zitting verschenen E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart. Betrokkene is niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.



2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 17 juni 2012 raakte het Nederlandse zeeschip Flinterbay voor de Nederlandse kust op drift door een krabbend anker. Betrokkene was stuurman van de wacht en was niet aanwezig op de brug gedurende de periode dat het schip op drift was. Betrokkene heeft nagelaten voor vervanging van de brugwacht te zorgen toen hij de brug verliet. Hij had geen wachalarm bijstaan en hij had geen uitkijk op wacht.

Betrokkene wordt verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972; Voorschrift 2. Verantwoordelijkheid en voorschrift 5. Uitkijk;
- Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3;
- STCW, Section A VIII/2, part 3-1 Watchkeeping at Sea, Principles to be observed in keeping a navigational watch.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft geen verweerschrift ingediend, heeft geen antwoord gegeven op de hem bij het vooronderzoek gestelde vragen en is niet op de zitting verschenen.

Aldus heeft hij niet gereageerd op de hiervoor genoemde verwijten.



4. De beoordeling van het verzoek

A. Een verklaring d.d. 19 juni 2012 en een verklaring d.d. 17 juli 2012 van de kapitein van de Flinterbay houden, samengevat en zakelijk in het Nederlands weergegeven, onder meer het volgende in:

Het schip lag vanaf 15 juni 2012 voor anker buiten het in de kaart aangegeven ankergebied [Schouwenbank]. Op 16 juni 2012 nam de wind toe tot ZW 6/7. Het anker hield goed. Na de dagwacht werd de kapitein afgelost door de eerste stuurman.

De kapitein heeft tussen 19.00 uur en 02.30 uur geslapen. Op 17 juni 2012 rond 02.30/03.00 uur werd de kapitein naar de brug geroepen. De eerste stuurman deelde mee dat het schip een krabbend anker had gehad. Op dat moment was het krabben van het anker ten einde. De ankerlier zat vast en kon op dat moment niet worden gerepareerd. De kapitein heeft toen via VHF-kanaal 64 contact opgenomen met Traffic Center Steenbank.

B. Een verklaring d.d. 19 juni 2012 van betrokkene, eerste stuurman op de Flinterbay houdt, samengevat en zakelijk in het Nederlands weergegeven, onder meer het volgende in:

Op 16 juni 2012 kwam hij omstreeks 18.00 uur op de brug. Om 22.00 uur was het schip op drift. Hij stuurde een matroos naar het voorschip om te zien wat het probleem was en gaf de hwtk opdracht de hoofdmotor te starten. De kapitein werd niet geïnformeerd omdat hij het probleem zelf wilde oplossen. Toen de matroos probeerde om meer ketting te steken liep de ketting uit. Nadat dit was gestopt met de kettingstopper, zat deze vast. Hij ging zelf omstreeks 22.30 uur naar het voorschip om de matroos te helpen. Vanaf dat moment was er twee of drie uur lang niemand op de brug. In die tijd werd niet gereageerd op oproepen van de kustwacht. Nadat het krabben was gestopt, is hij naar de brug gegaan. Hij had voor het eerst rond 02.00 uur de reddingboot gezien. Vanaf de reddingboot werd hem gevraagd waarom niemand vanaf de brug antwoordde toen het schip op drift was. De reden was dat iedereen op het voorschip was. De kapitein kwam omstreeks 02.00/02.30 uur op de brug.



C. Een verklaring d.d. 19 juni 2012 van de hoofdwerktuigkundige op de Flinterbay houdt, samengevat en zakelijk in het Nederlands weergegeven, onder meer het volgende in:

Omstreeks 22.30 uur kwam de eerste stuurman hem vragen of hij de hoofdmotor wilde starten. De hwtk heeft de hoofdmotor gestart, na 40 minuten gestopt en 15 minuten later opnieuw gestart. Daarna is de hwtk naar het voorschip gegaan, waar volgens hem de eerste stuurman niet aanwezig was. De ankerlier werkte niet goed omdat het hydraulische systeem lek was.

D. Uit een proces-verbaal van het Maritiem Informatie Knooppunt van de Nederlandse Kustwacht met bijlagen blijkt – kort samengevat – het navolgende:

Op 16 juni 2012 om 22.50 uur werd door de kustwacht het bericht ontvangen dat de Flinterbay met een krabbend anker op drift was. Vervolgens is meermalen tevergeefs getracht om via VHF-kanaal 16 contact te krijgen met dat schip. Via de rederij kon geen telefonisch contact worden gemaakt. Een ander schip heeft met lampen geschenen. Er kwam geen reactie. Omstreeks 23.15 uur is besloten om de reddingboot Koopmansdank van het station Neeltje Jans naar het schip te sturen. De Flinterbay bleef op drift en passeerde daarbij een elektriciteitskabel. Het schip kwam tot stilstand op ruim twee mijl van zijn oorspronkelijke ankerplek. Omstreeks 00.26 was de reddingboot ter plaatse, die uiteindelijk contact kreeg met de Flinterbay. Vervolgens had TC Steenbank contact met het schip. Vanaf het schip werd gezegd dat dit gewoon op zijn plek lag en geen krabbend anker had. Aan het schip is gevraagd de ankerketting te kappen vanwege het gevaar dat het anker de elektriciteitskabel zou beschadigen indien het anker werd ingehieuwd. Daaraan is geen gevolg gegeven.

De geregistreerde posities van de Flinterbay tussen 22.47 uur en 02.03 uur zijn op een kaart afgebeeld. In of bij het ankergebied bevond zich toen ten minste nog één ander schip.



E. Uit de verklaringen die zijn afgelegd in het kader van het vooronderzoek blijkt – kort samengevat – het navolgende:

G. S. van Flinter Management B.V. heeft de volgende dag de kapitein gesproken die hem vertelde dat de eerste stuurman de nachtwacht had doch dat deze niet op de brug was omdat hij de bootsman hielp met het anker en dat het schip niet bereikbaar was omdat alle communicatiemiddelen op de brug lagen.

G. S., ingehuurd door rederij Flinter, heeft verklaard dat de matroos en de eerste stuurman hem hebben gezegd dat de hwtk, de eerste stuurman en de matroos samen op het voordek waren, doch dat de hwtk heeft beweerd dat hij niet wist waar de eerste stuurman was.

M.A. K. en L.C. S. van de Koopmansdank hebben verklaard dat, toen zij rond 02.25 uur bij de Flinterbay waren aangekomen, zij via VHF, met zoeklichten en door geluidssignalen hebben geprobeerd om contact met dat schip te krijgen; dat er uiteindelijk via VHF-kanaal 16 contact kwam en er licht op de brug werd gezien; dat vervolgens is gevraagd om contact op te nemen met TC Steenbank via kanaal 64.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Op grond van de hiervoor genoemde stukken gaat het Tuchtcollege uit van de navolgende feiten, waarbij wordt opgemerkt dat de precieze gang van zaken aan boord van de Flinterbay niet geheel duidelijk is geworden. Betrokkene heeft geen nadere opheldering gegeven.

Op 16 juni 2012 kwam betrokkene omstreeks 18.00 uur op de brug van het Nederlandse zeeschip Flinterbay. Hij nam de wacht over van de kapitein. Het schip lag toen voor anker in of bij het ankergebied Schouwenbank. Enige tijd later, omstreeks 22.00/22.30 uur, bemerkte betrokkene dat het schip met krabbend anker op drift was geraakt. Hij heeft een matroos naar het voorschip gestuurd om te zien wat er aan de hand was. Ook heeft hij de hwtk gewaarschuwd en hem gevraagd de hoofdmotor te starten. Hij heeft de



kapitein niet gewaarschuwd en deze in kennis gesteld van de situatie. Betrokkene heeft de brug omstreeks 22.30 uur verlaten en is naar het voorschip gegaan. Gedurende enige uren daarna bevond zich blijkbaar niemand op de brug. Een wachalarm was kennelijk niet aangezet. Er werd niet gereageerd op tal van pogingen om contact te krijgen met de Flinterbay, onder meer via VHF-kanaal 16. Pas toen de reddingboot Koopmansdank omstreeks 02.25 uur ter plaatse was gekomen, werd gereageerd en kwam een VHF-contact tot stand. Kennelijk was toen de kapitein gewaarschuwd. Niet is gebleken dat met behulp van de hoofdmotor is gemanoeuvreed.

De Flinterbay was inmiddels twee mijl van haar oorspronkelijke plaats afgedreven, waarbij het schip met krabbend anker over een elektriciteitskabel was gegaan.

Aan deze kabel is geen schade ontstaan.

Betrokkene had als wachtdoend officier de brug niet mogen verlaten. Na zijn vertrek bevond zich kennelijk een aantal uren niemand op de brug. Er werd in het geheel geen uitkijk gehouden, de posities van het schip werden niet gecontroleerd en er werd niet uitgeluisterd op de VHF, dat alles terwijl zich een potentieel gevaarlijke situatie voordeed van een schip dat bij duisternis en tijdens slecht weer op drift was geraakt in of bij een ankergebied en in de nabijheid van ten minste één ander schip en van de elektriciteitskabel. In afwijking van de "standing orders" heeft betrokkene de kapitein niet meteen gewaarschuwd nadat hij had gemerkt dat het schip op drift was geraakt.

Geconcludeerd moet worden dat betrokkene heeft gehandeld in strijd met de voorschriften 5 en 2 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, met art. 4 lid 3 van de Zeevaartbemanningswet en met de regels van STCW Section A-VIII/2 Part 3-1, in het bijzonder de bepalingen 13, 17, 23 en 40.

Nu het incident zich heeft voorgedaan in de twaalfmijlszone van de territoriale zee, is tevens van toepassing het Scheepvaartreglement territoriale zee, dat in de artikelen 4 en 5 bepalingen bevat omtrent het



nemen van voorzorgsmaatregelen die volgens goede zeemanschap zijn geboden en het uitluisteren van de VHF op kanaal 64 van TC Steenbank, naast het algemene kanaal 16.

Opgemerkt wordt nog dat de handelwijze van betrokkene, waardoor het schip niet bereikbaar was, ertoe heeft geleid dat de reddingboot met haar bemanning een zware tocht over een ruwe zee naar het schip heeft gemaakt.

6. De Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als scheepsofficier. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier van de wacht betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip, de omgeving en het scheepvaartverkeer, in gevaar is gebracht. De gevolgen van deze handelwijze hadden zeer ernstig kunnen zijn.

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 niet blijkt dat betrokkene zich eerder aan dit gedrag heeft schuldig gemaakt en de ernstige gevolgen zijn uitgebleven ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

7 De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier maanden;



- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van twee maanden 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, welke 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 schorsing ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, plv. voorzitter, L.J. Lensen lid en T.S. de Groot, plv. lid, in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als plv. secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 15 november 2013.

E.H.G. Kleingeld
secretaris

A.N. van Zelm van Eldik
plv. voorzitter

verzonden: 15 november 2013

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending van de uitspraak hoger beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60 te 's Gravenhage, Nederland.