



**UITSpraak 5 van 2016 van het Tuchtcollege voor de
Scheepvaart in de zaak Nr. 2016.V1-CFL Prospect**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu,
zetelend te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. M. Schipper,
inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam

tegen

V.R. G.,
betrokkene,
niet verschenen.

1. Het verloop van de procedure

Op 15 februari 2016 ontving het Tuchtcollege van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling, gericht tegen betrokkene als tweede stuurman van het Nederlandse zeeschip CFL Prospect. Bij het verzoekschrift zijn 22 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief van 23 mei 2016 in de Engelse taal (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoek met bijgevoegd een vertaling van het verzoekschrift met bijlagen in de Engelse taal. Daarbij is meegedeeld dat betrokkene de mogelijkheid had om een verweerschrift in te dienen.

Op 7 juli 2016 is (per e-mail) van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De inspecteur heeft afgezien van repliek.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 30 september 2016 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam. De inspecteur en betrokkene – in de Engelse taal, zowel bij aangetekende brief als per gewone post en e-mail – zijn opgeroepen om dan ter zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 30 september 2016. Verschenen is de inspecteur voornoemd. Betrokkene is niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is, kort weergegeven, het navolgende ten grondslag gelegd. Op 25 januari 2015 omstreeks 01:02 uur vond ongeveer 29 NM boven het Duitse eiland Rügen een aanvaring plaats tussen het Nederlandse zeeschip CFL Prospect en de onder Zwitserse vlag varende tanker Monte Rosa. Betrokkene was op dat moment als 2^e stuurman de wachtdoende officier op de CFL Prospect. Hem wordt verweten dat hij onvoldoende heeft gedaan om de aanvaring te voorkomen en daardoor heeft gehandeld 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, zoals (nader) omschreven in de volgende voorschriften en bepalingen:

- Art. 4 lid 4 van de Wet zeevarenden;
- Chapter VIII, Section A-VIII/2, Part 3 en Part 4-1 van the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW);
- Art. 1 van het Besluit toepassingverklaring Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, in verbinding met:
- Voorschrift 2 en Voorschrift 5 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51).



3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft in zijn verweerschrift – samengevat – aangevoerd: (i) dat de inspecteur niet-ontvankelijk is in zijn verzoek en het Tuchtcollege onbevoegd omdat betrokkene niet de Nederlandse nationaliteit heeft en ten tijde van de aanvaring nog niet beschikte over een Nederlands vaarbewijs; (ii) dat de door de inspecteur in diens verzoekschrift geformuleerde eis te fors is, afgezet tegen de sanctie zoals die is opgelegd in andere zaken; (iii) dat het dan zo mag zijn dat hij de Monte Rosa niet heeft waargenomen, doch dat dit komt door de slechte werking van de ECDIS-monitor, waarop o.a. niet goed te zien is welke aanduiding bij welk schip hoort; (iv) dat hij bovendien heeft getracht de aanvaring te vermijden door hard naar stuurboord te draaien en (v) dat hij al wel genoeg van het incident heeft geleerd en bovendien zijn baan kwijt is.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Het verzoekschrift vermeldt met betrekking tot de aanvaring o.m. het volgende:

Het Nederlandse vrachtschip CFL Prospect was op 25 januari 2015 om 01:05 uur boordtijd (UTC + 1) met een lading van 6015 mt koper kathoden onderweg van Pori in Finland naar Antwerpen in België toen zij aan stuurboordzijde werd aangevaren door de onder Zwitserse vlag varende tanker Monte Rosa, die de CFL Prospect van achteren was opgelopen. Betrokkene had op dat moment als 2^e stuurman de wacht aan boord van de CFL Prospect. Beide schepen voeren ten noorden van Rügen in de richting van het Kieler Kanaal. De aanvaring, die plaatsvond onder rustige en heldere weersomstandigheden, is door CFL Shipmanagement B.V. op 26 januari 2015 bij de inspectie gemeld.

B. Uit de kapiteinsverklaring (bijlagen 5 en 15 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende.



De kapitein had op 24 januari 2015 wachtdienst van 20.00 tot 24.00 uur. Tijdens zijn wacht stond de S-band radar aan; de X-band radar stond op stand-by. Het in gebruik zijnde radarscherm bevindt zich midden op de brug bij de kapiteinsstoel. De CFL Prospect beschikte daarnaast over een ECDIS (Electronic Chart Display Information System). Als nadeel van dat systeem noemt de kapitein dat de scheepsnamen daarop slecht leesbaar zijn en dat het moeilijk is om te zien welk AIS signaal bij welk schip hoort; om een schip goed te volgen moet bovendien voortdurend (op dat schip) worden geklikt. Bij de wachtoverdracht om 24.00 uur heeft hij betrokkene erop gewezen dat er meerdere oplopende schepen waren, die op een enkele na, de CFL Prospect zouden gaan inhalen/passeren; het betrof o.a. het zeeschip Calypso en de Monte Rosa, die zich toen op nog ruime afstand achter de CFL Prospect bevonden (aan bakboordzijde respectievelijk recht er achter). Nadat hij om ca. 00:30 uur was gaan slapen werd hij om ca. 01:00 uur wakker door een hard geluid. Terug op de brug om ca. 01:03 uur zag hij dat de boeg van een tanker tegen de stuurboordzijde van de CFL Prospect was gebotst, ongeveer ter hoogte van het midden van ruim 2. Hij kon niet de naam van de tanker zien, maar van betrokkene hoorde hij dat het om de Calypso ging. Toen hij daarop contact zocht met de Calypso - wat lukte nadat Lyngby Radio had verzocht om in plaats van kanaal 16 kanaal 64 te gebruiken - kreeg hij echter te horen dat het niet de Calypso was die tegen de CFL Calypso was gevaren maar de Monte Rosa. De Monte Rosa ontkende dit eerst, maar bevestigde later de aanvaring, waarbij naar haar zeggen alleen wat krasjes op de boeg van de Monte Rosa waren ontstaan. De CFL Prospect had wel forse schade opgelopen, maar geen lekkages. Van betrokkene begreep de kapitein dat hij de van achteren naderende Calypso meermalen, tevergeefs, via VHF-kanaal 16 had opgeroepen en dat hij voorafgaande aan de aanvaring had gezien dat de Calypso naar bakboord uitweek. Kort daarop voer de Monte Rosa tegen de CFL Prospect, net nadat betrokkene hard stuurboord had gegeven. De kapitein meent te hebben gezien dat het roer van de CFL Prospect (inderdaad) voluit naar stuurboord stond en de motor vol vooruit. Voor de aanvaring had de CFL Prospect een snelheid van 9,6 knopen en een koers van 251 graden.



C. Uit de schriftelijke verklaringen van de twee bemanningsleden die respectievelijk voor en ten tijde van de aanvaring dienst hadden als uitkijk (bijlagen 16 en 17 van het verzoekschrift) blijkt het volgende.

Het bemanningslid dat van 24 januari 2015 22:00 uur tot 25 januari 2015 01:00 uur op de brug dienst had als uitkijk heeft verklaard te hebben gehoord dat de kapitein bij de wachtoverdracht tegen de 2^e stuurman zei dat er meerdere schepen achter de CFL Prospect voeren, waarvan er enkele de CFL Prospect zouden passeren. Zelf keek deze uitkijk gedurende zijn dienst op het ECDIS-scherm aan bakboordzijde van de brug en ook af en toe op het radarscherm in het midden van de brug. Hij heeft geen schip aan stuurboordzijde achter de CFL Prospect gezien. Aan het einde van zijn diensttijd heeft hij de opvolgende uitkijk gewezen op het schip dat aan bakboordzijde de CFL Prospect voorbij zou lopen. De uitkijk wiens dienst aanvang op 25 januari 2015 om 01:00 uur heeft verklaard dat hij wel de Calypso heeft gezien, aan bakboordzijde van de CFL Prospect, maar niet de Monte Rosa aan stuurboordzijde.

D. Uit de schriftelijke verklaring van betrokkene en diens verweerschrift blijkt het volgende.

De onderhavige reis was zijn eerste reis op de CFL Prospect. Hij was ingehuurd door Global Crew Shipping B.V. Hij had al wel ca. drie jaar ervaring als officier van wacht. Op 25 januari 2015 ving zijn wachtdienst aan om 00:00 uur. Bij de wachtoverdracht heeft de kapitein hem inderdaad verteld dat er meerdere schepen achter de CFL Prospect voeren, waarvan er enkele de CFL Prospect zouden gaan inhalen. Naar zijn idee zou een schip genaamd Calypso de CFL Prospect als eerste, aan haar bakboordzijde, inhalen. Het radarscherm midden op de brug stond aan; het radarscherm aan bakboordzijde stond op stand-by. Midden op de brug en ook aan de bakboordzijde was tevens een ECDIS-scherm aanwezig. De uitkijk bevond zich meestentijds aan de bakboordzijde van de CFL Prospect. Het zicht was goed (ongeveer 10 NM) en zo ook het weer (westenwind kracht 3 Bft). De



snelheid van de CFL Prospect was tussen de 9 en 10 knopen, en de koers was 250 graden. Rond 01:00 uur zag betrokkene op de radar dat zich een schip heel dichtbij de CFL Prospect bevond. Toen hij over zijn schouder keek zag hij een schip op een afstand van 10–15 meter van de CFL Prospect. Hij is daarna overgegaan op handmatige besturing en heeft, met de bedoeling een aanvaring te voorkomen, hard stuurboord roer gegeven, waarna de CFL Prospect aan stuurboordzijde werd aangevaren door de Monte Rosa, welk schip hij niet eerder had gezien. Dit laatste en dus ook de aanvaring wijt hij aan de slechte werking van de EDCIS-monitor. De display daarvan noemt hij ‘faulty, difficult to read and confusing’.

E. Bij het verzoekschrift zijn AIS-datasheets gevoegd, met daarop weergegeven o.a. de koersen van de CFL Prospect, de Calypso en de Monte Rosa. Daaruit blijkt dat de Monte Rosa tijdens het oplopen van de CFL Prospect aanvankelijk bijna recht achter de CFL Prospect voer (iets naar bakboord) en daarna iets meer naar de stuurboordzijde van de CFL Prospect.

F. Een als bijlage 22 bij het verzoekschrift gevoegde brief van 9 december 2014 van de Minister van Infrastructuur en Milieu gericht aan Global Crew Shipping B.V. toont aan dat op die datum, in afwachting van de afgifte van een aangevraagd vaarbewijs, een CRA (Certificate of Receipt of Application) is afgegeven ten behoeve van betrokkene. Met dat document mocht betrokkene maximaal 3 (drie) maanden dienstdoen aan boord van een Nederlands schip.

G. Voorschrift 5 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (Trb. 1974, 51) houdt in dat elk schip te allen tijde goede uitkijk dient te houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken.



Chapter VIII (Standards regarding watchkeeping), Section A-VIII/2 (Watchkeeping arrangements and principles to be observed) – Part 3 (Watchkeeping principles in general) en Part 4-1 (Principles to be observed in keeping a navigational watch) – van de STCW Code geeft eveneens voorschriften voor een goede vervulling van de uitkijk.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Aangezien betrokkene als 2^e stuurman dienst deed aan boord van een Nederlands schip – en hij derhalve scheepsofficier was in de zin van de Wet zeevarenden – is het Tuchtcollege ingevolge die wet bevoegd om te oordelen over het handelen en/of nalaten van betrokkene in die hoedanigheid.

B. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak het navolgende gebleken.

Op 25 januari 2015 omstreeks 01:02 uur boordtijd is de onder Zwitserse vlag varende tanker Monte Rosa tegen het Nederlandse zeeschip CFL Prospect gevaren. Deze aanvaring vond plaats ongeveer 29 NM boven het Duitse eiland Rügen. De Monte Rosa voer daar ten opzichte van de CFL Prospect een oplopende koers en was daarom uitwijkplichtig; alleen door uit te wijken kon zij de met geringere snelheid varende CFL Prospect voorbijlopen zonder met dit schip in aanvaring te komen. Naar moet worden aangenomen is de CFL Prospect echter onopgemerkt gebleven aan boord van de Monte Rosa. Dat is de directe oorzaak van de aanvaring. De reden voor het onopgemerkt blijven van de CFL Prospect is niet bekend; het zicht was in elk geval goed, terwijl ook de overige weersomstandigheden gunstig waren.

Hoewel de oorzaak van de aanvaring dus in de eerste plaats aan boord van de Monte Rosa moet worden gezocht, treft ook betrokkene, die ten tijde van de aanvaring wachtdoend officier op de CFL Prospect was, een verwijt, in die zin dat hij onvoldoende heeft gedaan om de aanvaring te voorkomen. De door hem gestelde slechte werking van de ECDIS-monitor vormt in dit



verband geen voldoende excuus. Voor een volledige/juiste beoordeling van de situatie waarin de CFL Prospect zich bevond volstond immers niet het slechts raadplegen van de ECDIS–display. Eens te meer nu betrokkene bij aanvang van de wacht was geattendeerd op de aanwezigheid van verscheidene oplopende schepen achter de CFL Prospect had hij de (naderende) posities van die schepen nauwlettend in de gaten moeten houden. Daartoe had hij ook de uitkijk moeten instrueren om goed rond zich heen te kijken, dus niet alleen naar het scherm, en daarbij ook de stuurboordzijde mee te nemen. Nu lijkt alleen acht te zijn geslagen op de oploper aan bakboord, genaamd Calypso, waardoor de oploper vrijwel recht achter de CFL Prospect, de Monte Rosa, in het geheel niet in beeld is geweest. Daardoor kon het gebeuren dat betrokkene, mogelijk geschrokken door de aanwezigheid van de Calypso aan bakboordzijde, hard stuurboord uitgaf, terwijl de Monte Rosa zich toen (op aanvaringskoers) aan stuurboordzijde van de CFL Prospect bevond; ter voorkoming van een aanvaring was deze manoeuvre niet adequaat, in elk geval niet afdoende.

Van het houden van een goede uitkijk als bedoeld in de voorschriften genoemd onder 2 en 4.G is in deze zaak dan ook geen sprake geweest. Als gevolg daarvan had betrokkene geen zicht op de oplopende schepen in nabijheid van de CFL Prospect en was hij niet op de hoogte van een totale beeld van de situatie. Daardoor ontnam hij zichzelf de kans om het gevaar voor een aanvaring tijdig te onderkennen en maatregelen te nemen ter voorkomen ervan. Daarmee heeft hij – toerekenbaar – gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap, waarvan het houden van een goede uitkijk een belangrijk onderdeel is.

C. De aldus vastgestelde nalatigheid van betrokkene 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/zij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.



6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in de op hem als scheidsofficier rustende verantwoordelijkheden. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier van de wacht betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar is gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedraging is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Bij het bepalen van de schorsing is ten gunste van betrokkene rekening gehouden met de door hem aangevoerde persoonlijke omstandigheden, alsook met de omstandigheid dat de aanvaringsschade zelf beperkt is gebleven (tot materiele schade aan de betrokken schepen). Het Tuchtcollege ziet daarin tevens aanleiding om te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd. Hiermee volgt het Tuchtcollege de eis van de inspecteur. Het standpunt van betrokkene dat die eis te hoog is in verhouding tot de (lichtere) sanctie die in vergelijkbare gevallen is opgelegd, wordt verworpen, omdat van (voldoende) vergelijkbaarheid van de onderhavige tuchtzaak met die waarin lichtere sancties zijn toegepast niets is gebleken.

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 4 (vier) maanden;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 2 (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. J.M. van der Klooster, plv. voorzitter, E.R. Ballieux en C.R. Tromp, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 9 november 2016.

J.M. van der Klooster
plv. voorzitter

E.G.H. Kleingeld
secretaris

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.G.H. Kleingeld
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.