



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
30 OKTOBER 2019 (NR. 7 VAN 2019) IN DE ZAAK 2018.V9-CORAL PATULA**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. K. van der Wall,
inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

K. M.,
betrokkene,
raadsman: mr. O. Böhmer.

1. Het verloop van de procedure

Op 18 mei 2018 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als derde stuurman van de Nederlandse gastanker Coral Patula. Bij het verzoekschrift waren 15 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen. Op 31 januari 2019 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 16 juli 2019 om 10.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene – laatstgenoemde zowel bij aangetekende brief als per gewone post – zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 16 juli 2019. Voor verzoeker is ter zitting verschenen mevrouw ing. K. van der Wall, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

In het verzoekschrift is het ongeval als volgt in het kort beschreven:

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07:15 uur vond te Yeosu (Korea) OPL Anchorage een aanvaring plaats tussen de Nederlandse gastanker Coral Patula en het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn. Beide schepen liepen (substantiële) schade op.

Het ongeval werd door de rederij aan ILT gemeld.

3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft de betrokkene als derde stuurman gehandeld in strijd met (onder andere) de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

Met name:

- heeft betrokkene de beperkte beschikbaarheid van noodzakelijke hulpmiddelen voor de uitkijk, met name de radars, geaccepteerd



zonder dat er duidelijke instructies waren over het effectief gebruik van andere middelen;

- heeft betrokkene geaccepteerd dat hij, ook onder de heersende omstandigheden en bij nacht, alleen de brugwacht moest lopen.
- duidelijk is dat betrokkene tegen de twee bovengenoemde punten protest heeft aangetekend bij de eerste stuurman en niet zelf bij de kapitein. Daarnaast heeft hij niet om aanvullende instructies en/of middelen (extra uitkijk) heeft verzocht. Hij heeft zich min of meer neergelegd bij het feit dat hij niet in staat was om de ankerwacht te lopen conform de norm van goed zeemanschap;
- los van voorgaande heeft betrokkene niet goed uitkijk gehouden. Ook met de wel beschikbare hulpmiddelen, hoewel daar niet voor bedoeld, hadden andere schepen effectief in de gaten gehouden kunnen worden. Wanneer hij had gezien dat de Trueborn gedurende zijn wacht tot aan ontdekking ruim een mijl dichterbij was gekomen, hadden eerder en ruim bijtijds maatregelen genomen kunnen worden.

4. Het standpunt van betrokkene

In zijn verweerschrift en op de zitting stelt betrokkene dat de radars uit moesten van de eerste stuurman; hij had hem geantwoord dat dit in strijd was met de Colregs en *Master`s Standing Orders*. De eerste stuurman liet hem vervolgens een checklist van de rederij zien en daarna beschouwde betrokkene het uitzetten van de radars als een opdracht. Hij wist niet dat de checklist alleen voor ladingoperaties in de haven was. Ook de kapitein had gezien dat de radars op zwart stonden.

Betrokkene erkent dat hij op dit punt standvastiger had kunnen handelen.

Ten aanzien van het alleen lopen van de ankerwacht acht hij zich niet verantwoordelijk; het is de kapitein die de samenstelling van de wacht bepaalt. De kapitein stond niet open voor discussie.

Betrokkene vindt dat hij goede uitkijk heeft gehouden. Hem kan niet verweten worden dat hij de Trueborn niet eerder zag.



5. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Coral Patula is een onder Nederlandse vlag varende zeeschip (IMO-nummer 9425241 en roepletter PDDC).

B. Een bij het verzoek gevoegd(e) kopie van het onderzoeksrapport van de rederij (bijlage 6 bij het verzoekschrift) houdt – samengevat en grotendeels weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende in:

De gastanker Coral Patula (115x18,9x8,67m, 7.251 brutoton) arriveerde in Yeosu (Korea) OPL anchorage op 4 februari 2017 om 03.36 plaatselijke tijd. Het schip lag ten anker en had opdracht haar ladingtanks voor te bereiden op het innemen van nieuwe lading.

Het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn (170x27x7,2m, 18.036 brutoton) ging op 6 februari 2017 om 17.30 uur ten anker op een afstand van 3 zeemijlen van de Coral Patula.

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07.15 uur boordtijd vond een aanvaring plaats tussen de Coral Patula en de Trueborn waardoor beide schepen (substantiële) schade opliepen.

Omstandigheden ten tijde van het incident: 7 tot 8 Bft volgens de bemanning en 6 tot 7 Bft volgens de VDR, deining ongeveer 3 meter en stroming ongeveer 1 zeemijl. De zon ging op om 07.20 uur.

De VDR gegevens werden bewaard en later op kantoor bekeken door het onderzoeksteam. Daarbij werd onder meer geobserveerd dat de radar die verbonden was met de ECDIS op stand-by stond en geen informatie gaf over de aanvaring. De VHF-opnames waren duidelijk te verstaan en maakten duidelijk dat de bemanning van de Trueborn zich niet bewust was van de ten anker liggende Coral Patula noch van hun eigen krabbend anker.

Het bekijken van de ECDIS-gegevens leverde de volgende feiten op:

1. De Trueborn lag bij het begin van de opname op een afstand van 3 zeemijlen van de Coral Patula ten anker.



2. De afstand tussen beide schepen begon vanaf 9 februari om 02.00 uur af te nemen.
3. De snelheid van het krabben van het anker nam de eerste uren langzaam toe (0,5 tot 0,8 mijl), twee uur voor de aanvaring vermeerderde die snelheid tot meer dan een zeemijl en deze bedroeg 2 zeemijlen 15 minuten voor de aanvaring.

Interviews met de tweede en derde stuurman leerden dat de ECDIS *at the conning position* op een grote schaal was ingesteld om positiewisselingen en een mogelijk krabbend anker weer te geven. Als gevolg van deze instelling kon de omgeving buiten een afstand van 1 zeemijl niet gezien worden. De ECDIS op de kaarttafel was op een kleine schaal ingesteld zodat de kust zichtbaar was. Met de bekende ankerpositie moest het zicht meer dan 24 zeemijlen zijn om de kust binnen het zichtbereik van de kaart te kunnen weergeven. Met de Trueborn op een afstand van 3 zeemijlen was het erg waarschijnlijk dat een kleine verandering in de afstand niet zou worden opgemerkt als er geen behoorlijk overzicht van die afstanden en ligging werd bijgehouden van de schepen in de buurt van de Coral Patula.

Ten tijde van de aanvaring waren beide radars uitgeschakeld, zoals bevestigd door de VDR en de verklaring van de derde stuurman. Deze laatste verklaarde dat de radars waren uitgeschakeld op bevel van de eerste stuurman.

[..]

De rederij heeft duidelijke instructies opgesteld aangaande de bezetting van de brug, daarbij inbegrepen de enkele uitkijk door de officieren van de wacht.

Het volgende is geschreven in het Brug handboek, dat onderdeel is van het SMS.

[..]

"02.9 OOW as SOLE LOOK-OUT

The OOW may be the sole lookout when the vessel is underway in daylight conditions only.



The OOW may be the sole lookout when the vessel is at anchor or moored at buoys during day time and night time.

[..]

Prior to any Officer taking the role of sole look out, it must be ensured:

[..]

All essential equipment and alarms on the bridge are fully functional”.

[..]

De rederij heeft een geschreven werkinstructie 01-09-01-007 “Anchoring”.

Deze houdt onder andere in:

“The Master shall leave clear instructions, regarding the fixing of the vessel’s position. Full use shall be made of the radar and any other aids which can assist in monitoring the position on a continuous basis”.

[..]

In the *Master’s Standing Orders* staat o.a. het volgende:

“Performing the watch

The OOW shall make the most effective use of all navigational equipment at his disposal, this includes the main engine.

[..]

At anchor

[..]

All traffic around the Vessel has to be monitored with the outmost care.

[..]

Master to be called – at any time – on the following:

[..]

If the OOW has the slightest doubt regarding the safety of the persons on board, the safety of the Vessel, the cargo and/or the marine environment.”

C. Een in het verzoekschrift opgenomen tabel met begeleidende tekst luidt:

“Op basis van het rapport van de rederij is de volgende tabel samengesteld, waarin staat vermeld hoeveel de Trueborn, vanaf het moment dat de Trueborn begon te krabben, per uur dichterbij kwam.



LT=BT=UTC+9						
OOW	Time		Range	decreasing range		
	UTC	LT=BT		per hour		2/0 watch
2/0	15:00	00:00	-		-	1,14
	16:00	01:00	2,98	0,03		
	17:00	02:00	2,95		0,09	
	18:00	03:00	2,86	0,13		
	19:00	04:00	2,73		0,23	
	20:00	05:00	2,5	0,66		
3/0	21:00	06:00	1,84		1,23	
	22:00	07:00	0,61			

Uit de tabel blijkt dat de Trueborn gedurende de wacht van de tweede stuurman 1,14 Nm dichterbij was gekomen en gedurende het eerste uur van de wacht van de gedaagde (TC= betrokkene) 1,23 Nm”.

D. Betrokkene heeft ter zitting op 16 juli 2019 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

De derde stuurman bevestigt desgevraagd dat hij van de eerste stuurman instructie gekregen had om de radars uit te zetten en dat hij daarbij geen andere instructies kreeg. De voorzitter vraagt de derde stuurman of hij gevraagd heeft om een alternatief. De derde stuurman antwoordt het volgende: Nee, er werd mij een checklist getoond. Ik begreep dat dat waarschijnlijk zo besloten was door de kapitein in overleg.

De voorzitter vertelt de tweede en derde stuurman dat het tweede verwijt aan hen is, dat ze geaccepteerd hebben dat ze elk alleen de brugwacht moesten lopen. De voorzitter vraagt of het juist is om 's nachts alleen de wacht te lopen als de radars uit zijn. De derde stuurman antwoordt dat als je voor anker ligt, het niet verplicht is dat er nog een matroos aanwezig is. Ik kan altijd iemand roepen, aldus de derde stuurman. De voorzitter vraagt of er



niet standaard een extra wacht moest zijn, gezien de instructie dat alle beschikbare middelen moeten worden ingeschakeld. De derde stuurman geeft aan dat hij niet tegen kapitein en de rest is ingegaan. De kapitein stond niet open voor discussie. Ik heb dus geen vragen gesteld over het feit dat er geen extra wacht was op de brug. De kapitein vroeg of ik het zelf kon doen, dus dat heb ik toen gedaan, aldus de derde stuurman.

De derde stuurman antwoordt ten aanzien van het derde bezwaar aan zijn adres het volgende. Ik heb geen protest aangetekend tegen het alleen wachtlopen. Wel heb ik bezwaar gemaakt tegen de eerste stuurman over het uitzetten van de radars. De eerste stuurman gaf mij toen overtuigend de checklist van kantoor. Het was mijn eerste keer, en ik wist niet dat de checklist alleen voor ladingoperaties in de haven was. Het is mij toen dus niet opgevallen dat het een onjuiste checklist was.

Het vierde bezwaar luidt dat u geen goede uitkijk heeft gehouden, en dat u als u goed gekeken zou hebben eerder maatregelen zou hebben genomen, zegt de voorzitter. De voorzitter verwijst naar het schema zoals opgenomen op pagina 7 van elk van de verzoekschriften, waarin te zien is hoe de Trueborn het schip naderde gedurende het tijdsverloop.

De derde stuurman verklaart het volgende. Ik heb niet aan AIS gedacht. Op school had ik geleerd dat AIS als navigatiemiddel niet te vertrouwen is. Buiten AIS om kon ik geen range bepalen. Het is al weer lang geleden, tweeënehalf jaar. Ik had het brugboek en gasrapporten ingevuld, en een en ander voorbereid. Alleen de gasrapporten waren tijdens de wacht, de rest was voorbereidend werk. De kapitein kwam op de brug, iets na de gasspecialist. Hij kwam om met de gasspecialist te overleggen. De Trueborn was niet verlicht. Het schip was zwart. Ik zag het eerst niet komen. De voorzitter vraagt hoe dat kan nu de Trueborn in het eerste uur van mijn wacht 1,23 zeemijl dichterbij kwam. Ik heb het schip uiteindelijk wel ontdekt, voor 7 uur. Het was toen nog schemerig. Ik zag een schim. De kapitein heeft toen AIS gebruikt en contact gemaakt. Ik stond op de gesloten brugvleugel. Het kan zijn dat ik door het gasoverleg niet goed opleette, dat kan ik me niet



meer precies herinneren. Ik positioneerde me zelf zo dat ik wel altijd naar buiten kon kijken en ik ging om de vijf tot tien minuten naar buiten om te kijken. Dit, ook zodat het wachalarm niet afging. Dat alarm zou anders om de 12 minuten zijn afgegaan, maar dat is dus niet gebeurd. Het wachalarm kon op drie plekken gereset worden, op de middenconsole en op beide vleugels.

Over het ontgassen wil ik nog het volgende zeggen: Meerdere malen hadden betrokkenen (waaronder de Chief Engineer) aangegeven dat de tanks anders ontgast moesten worden. Er waren verhitte discussies. De kapitein heeft steeds adviezen van anderen in de wind geslagen. Er was geen open contact met de kapitein. Hij besliste zelf. Ik had het gevoel dat ik er niet echt bij hoorde en niet van belang was.

De derde stuurman verklaart dat in de nachtelijke uren op de brug de kaarttafelverlichting aan was en de brugverlichting uit.

De derde stuurman verklaart dat er een wachtorderboek op de brug aanwezig was. Ik kan me niet exact herinneren wat er in stond, zegt hij. Over radargebruik stond er niets in. Ik weet niet meer exact wat er stond over het waarschuwen van de kapitein in geval van slechter weer. De kapitein was op de hoogte dat het slechter weer werd. Ik weet niet of de elektronische zeekaart op de radar geprojecteerd kon worden:

De inspecteur vraagt aan de derde stuurman of hij overwogen heeft de Trueborn op te roepen en te vragen wat hun plannen waren, toen die onverlicht naderde. De derde stuurman antwoordt dat de kapitein de Trueborn heeft opgeroepen, en dat dat zijn eerste reactie was. Daarvoor had ik de Trueborn niet gezien, zegt de derde stuurman. Ik kan me niet meer herinneren hoe ik ontdekte dat de radar uit stond. De Inspecteur verwijst naar de verklaring van de derde stuurman op pagina 125 van het dossier, waar staat dat wanneer de derde stuurman de wacht overneemt hij een rondje over de brug maakt en kijkt wat uit en wat aan staat. Heeft u dat niet op die betreffende avond gedaan, vraagt de Inspecteur. De derde stuurman antwoordt: ik zag dat het scherm zwart was dus dat de radar uitstond. Als



het scherm uitstaat ga ik ervanuit dat de kapitein dat ook ziet en het dus goed vindt dat de radar uitstaat.

De inspecteur vraagt hoe de hiërarchie aan boord was. De derde stuurman antwoordt dat de kapitein de beslissingen aan boord nam. Hij deed wat hij zelf wilde. De *Chief Engineer* werd genegeerd, net als anderen.

De inspecteur vraagt de derde stuurman welke exacte instructies hij had ontvangen over de radar. De derde stuurman antwoordt het volgende: Ik kreeg de instructie om de radar uit te schakelen van de eerste stuurman, vlak voor het gasvrij maken. Ik tekende protest aan. Toen liet hij de checklist zien. En hij is mijn leidinggevende. Dus ik heb toen mijn protest gestaakt. Ik weet niet meer wie de radar weer heeft aangezet.

Raadsman Böhmer vraagt aan de derde stuurman of hij kan beschrijven wat je op het scherm ziet, ten aanzien van AIS en ECDIS. De derde stuurman antwoordt het volgende: Dat ligt er aan wat je selecteert, en waar hij op is ingesteld. Je ziet groene elementen en dat zijn schepen of boeien telkens met een tijdsinterval van 3 of 6 minuten. Als je de driehoekjes selecteert dan zie je wat het zijn. Niet elke kaart heeft dezelfde range qua inzoomen en uitzoomen. Per kaart ligt het eraan hoever je kan inzoomen. Om een schip op drie mijl te zien had hij op ongeveer zes of acht mijl moeten staan. Het kan rommelig worden als de driehoekjes elkaar overlappen als je te ver uitzoomt. Op stand zes of acht zie je wel twintig schepen voorbij komen per tijdseenheid. Ik weet niet meer hoeveel schepen er op de ankerplaats lagen.

De voorzitter geeft aan dat hij graag wil weten hoe de persoonlijke situatie is van de stuurlieden. Hij verwijst naar pagina 21 van het rapport van de rederij en vraagt aan elk van de stuurlieden of dat een goed beeld geeft van hun ervaring.

De derde stuurman antwoordt: van de 13 weken heb ik 11 weken niets met gasoperaties te maken gehad omdat we steeds ten anker lagen. Mijn ervaring is minder dan er staat. Ik werk tegenwoordig voor Shell. Mijn contract is vlak na de aanvaring verlengd. Daarna, na een jaar, is mijn contract niet verlengd. Na de aanvaring heb ik letterlijk een schreeuwende kapitein voor me gehad.



Ze hebben me teruggestuurd naar het schip. Gelukkig heb ik wat hulp aan boord gehad. Mensen gaven mij de schuld. Ik werd bijna dagelijks aan het ongeval herinnerd. Ik ben vervolgens aan boord van een ander schip van Anthony Veder gegaan, en daar is heel goed voor mij gezorgd. Mijn vader is zelf ook zeevarend. Ik vond het raar dat mijn tweede jaar contract niet werd verlengd, ook gezien de positieve feedback van de kapitein en eerste stuurman op dat andere schip. Ik heb dat toen geaccepteerd en ben toen bij Shell gaan werken. Ik heb tot op de dag van vandaag angst, wat de gevolgen zullen zijn. Ik heb mijn lering eruit getrokken. Ik ben bang dat het mijn carrière raakt als de uitspraak zal zijn volgens de eis.

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaring van betrokkene, is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07:15 uur boordtijd vond te Yeosu (Korea) OPL anchorage een aanvaring plaats tussen de Nederlandse gastanker Coral Patula en het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn. Beide schepen liepen (substantiële) schade op.

Betrokkene heeft

- de beperkte beschikbaarheid van noodzakelijke hulpmiddelen voor de uitkijk, met name de radars, geaccepteerd zonder dat er duidelijke instructies waren over het effectief gebruik van andere middelen;
- geaccepteerd dat hij, ook onder de heersende omstandigheden en bij nacht, alleen de brugwacht moest lopen;
- tegen de twee bovengenoemde punten protest aangetekend bij de eerste stuurman en niet zelf bij de kapitein. Daarnaast heeft hij niet om aanvullende instructies en/of middelen (extra uitkijk) verzocht. Hij heeft zich min of meer neergelegd bij het feit dat hij niet in staat was om de ankerwacht te lopen conform de norm van goed zeemanschap;



- los van het voorgaande geen goede uitkijk gehouden. Ook met de wel beschikbare hulpmiddelen, hoewel daar niet voor bedoeld, hadden andere schepen effectief in de gaten gehouden kunnen worden. Wanneer hij had gezien dat de Trueborn gedurende zijn wacht tot aan de ontdekking ruim een mijl dichterbij was gekomen, hadden eerder en ruim bijtijds maatregelen genomen kunnen worden.

B. Naar het oordeel van het Tuchtcollege had de kapitein meer leidend moeten zijn zowel ten aanzien van het al dan niet uitzetten van de radars tijdens het ontgassen als het bezetten van de brug onder de omstandigheden (nacht, geen radar, aanmerkelijk verslechterende weersomstandigheden). Als derde stuurman had betrokkene echter ook zelf moeten inzien dat het uitschakelen van de radars zonder extra maatregelen onder de gegeven omstandigheden potentieel gevaarlijk was en rustte op hem de verplichting op grond van de *Master's Standing Orders* de kapitein hiervan op de hoogte te brengen. Dat betrokkene niet verwachtte dat de kapitein naar hem zou luisteren, ontsloeg hem niet van die verplichting.

Hoewel vooropstaat dat AIS niet als navigatiemiddel is bedoeld had hij, gegeven het ontbreken van de radars, in dit geval AIS op de ECDIS moeten projecteren en daarbij de instelling dusdanig kunnen en moeten aanpassen dat hij ook zicht had op de bewegingen van schepen in de nabije omgeving van de Coral Patula zoals de Trueborn.

Aan te nemen valt dat het uitgeschakeld zijn van de radars en het door hem onvoldoende houden van uitkijk met andere middelen mede heeft bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring. Het Tuchtcollege onderkent dat het krabbend anker van de (onverlichte) Trueborn en het niet althans onvoldoende uitkijk houden aan boord van de Trueborn in de eerste plaats hebben geleid tot de aanvaring.

C. De gedragingen van betrokkene leveren 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 als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten



opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

D. Uit het voorgaande volgt dat het Tuchtcollege de stelling van betrokkene niet deelt dat het verlijeren van de onverlichte Trueborn (1,23 zeemijl in het eerste uur van de wacht) niet waar te nemen was; inderdaad niet met het blote oog maar wel met de AIS via de ECDIS. Zijn stelling, dat de kapitein zelf had gezien dat de radarschermen op zwart stonden, wordt door de kapitein betwist en gaat in ieder geval niet op voor de avond voorafgaand aan de aanvaring, omdat de radars volgens het rapport van de rederij toen grotendeels aan hebben gestaan (van 17.20 tot 21.53 uur; zie blz. 14/51).

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn functie als scheepsofficier. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier betaamt, waardoor de veiligheid van met name het schip en het scheepvaartverkeer in gevaar is gebracht.

In de volgende omstandigheden ziet het Tuchtcollege aanleiding om als maatregel slechts een waarschuwing op te leggen. De kapitein heeft hier nagelaten om voldoende leidend te zijn. Aan boord was de cultuur er volgens de drie stuurlieden niet naar om diens optreden ter discussie te stellen. Ook ontbraken instructies van de rederij voor het ontgassen tijdens het voor anker liggen.

Tenslotte zegt betrokkene te hebben geleerd van dit incident dat zich in zijn nog prille loopbaan heeft voorgedaan. Vanwege die beperkte ervaring dient hier ook in positieve zin vermeld te worden dat hij na het incident adequaat gehandeld heeft.



8. Aanbevelingen voor de praktijk

Los van de beslissing in deze zaak geeft het onderzoek naar de aanvaring tussen de Trueborn en de Coral Patula het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen voor de praktijk te doen:

1. Een rederij moet goede instructies geven voor het ontgassen.
2. Bij ontgassen moet altijd vooraf een *toolbox meeting* worden gehouden met de gehele bemanning, waarbij de *checklists* worden doorgesproken; wie doet wat en hoe. Aldus worden de *checklists* gecontroleerd en eventueel aangevuld.
3. Stuurlieden moeten op hun plicht gewezen worden beter om zich heen te kijken en te weten wat er – ook op afstand – om hen heen gebeurt, zodat het opvalt als een schip (zoals de Trueborn zonder verlichting) zich verdacht gedraagt.
4. De kennis van radars / AIS / ECDIS en hun integratie moet worden verbeterd. AIS blijft zichtbaar op radars die op *stand-by* staan.
5. Aan het verschijnsel van *cross sensitivity* bij gasmeters dient meer bekendheid te worden gegeven.

9. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt aan betrokkene een waarschuwing op.



Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, H. van der Laan en D. Willet, leden en T.W. Kanders en G. Jansen, plaatsvervangend leden, in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 30 oktober 2019.

P.C. Santema
voorzitter

D.P.M. Bos
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.