



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
30 JULI 2021 (NR. 12 VAN 2021) IN DE ZAAK 2021.V1-EEBORG**

Op het verzoek van:

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

tegen

L. W.,
betrokkene,
raadsman: mr A. Jumelet.

1. Het verloop van de procedure

Op 6 januari 2021 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als tweede stuurman van het Nederlandse schip Eeborg. Bij het verzoekschrift waren 21 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven 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. Van die mogelijkheid heeft betrokkene geen gebruik gemaakt.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 18 juni 2021 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 18 juni 2021. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. K. van der Wall voornoemd, bijgestaan door haar collega senior inspecteur B.A.C. van Geest. Betrokkene heeft via een videoverbinding vanuit China deelgenomen aan de zitting, bijgestaan door zijn raadsman, die in de zittingszaal aanwezig was.

2. De vaststaande feiten

2.1. Op 6 oktober 2020, rond 03.50 LT (=UTC+2), vond aan boord van de Eeborg een incident plaats. Betrokkene was officier van de wacht. Het schip voer toen in het VTS gebied Storebelt. Zij waren net de Storebeltbrug gepasseerd. Betrokkene is naar het toilet gegaan. Daarbij liet hij de uitkijk alleen achter op de brug, die bovendien de Engelse taal niet machtig was en zodoende ook niet kon begrijpen wat er over de VHF-radio gezegd werd. Er vond bijna een aanvaring plaats met het schip Flag Mette (Malta-vlag).

2.2. Betrokkene voer ten tijde van het incident als tweede stuurman van het onder Nederlandse vlag varende zeeschip Eeborg (IMO-nummer 9568328, roepletters PCNL). De Eeborg is een *general cargoship* met een lengte van 144,56 m, breedte 15,87 m en een brutotonnage van 7680.

2.3. Dit incident is op 6 november 2020 door de Deense maritieme autoriteiten aan ILT gemeld.

3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als tweede stuurman 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).

Volgens de Inspecteur:



1. heeft betrokkene als OOW de brug verlaten voor toiletbezoek gedurende ca. 10 minuten.
2. verliet hij de brug 15 à 20 minuten vóór het einde van zijn wacht.
3. heeft hij geen vervanger op de brug geroepen.
4. heeft hij slechts enkele minuten vooruit gekeken op de radar. Daardoor heeft hij de Flag Mette niet waargenomen.
5. is hij veel langer op het toilet gebleven dan hij vooraf had gedacht. Ook toen heeft hij de uitkijk op de brug niet geïnformeerd en/of geïnstrueerd.
6. is door zijn afwezigheid op de brug, het schip het eerstvolgende waypoint voorbij gevaren en afgeweken van de geplande route.
7. heeft door bovenstaande, betrokkene zijn taken als OOW ernstig veronachtzaamd en is de bijna-aanvaringssituatie ontstaan.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

- de bepalingen 5, 7(sub a), 8 (sub a, d en f) en 16 van de COLREGS
- STCW Code Part A, Ch. VIII, Part 4-1, *principles to be observed in keeping a navigational watch*.

De eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 8 weken, waarvan 4 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene ontkent dat hij zijn taken als OOW ernstig heeft veronachtzaamd. Bij hoge nood kan men niet altijd uitgebreid een AB of een vervanger instrueren. Bovendien heeft betrokkene de brug niet verlaten omdat het toilet aan de brug grenst. Ook de STCW Code houdt rekening met een bepaalde menselijke maat namelijk dat een korte periode de brug verlaten onder omstandigheden mogelijk moet zijn. Het verzoek dient ongegrond te worden verklaard. Subsidiair wordt verzocht om geen onvoorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen.



5. De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het verzoek neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend:

“Ik was als tweede stuurman officier van de wacht en ik heb de brug verlaten voor een toiletbezoek van ongeveer 10 minuten.

Ik wilde al eerder naar het toilet gaan, maar ik heb dat toen uitgesteld omdat ik bij de Storebeltbrug aankwam. Op een gegeven moment was de situatie niet langer houdbaar en toen ben ik naar het toilet gegaan. Ik had last van diarree.

Het is juist dat het einde van mijn wacht 15 à 20 minuten later was. Dat was ook de reden dat ik niemand als vervanger had opgeroepen.

Op het moment dat ik naar het toilet ging, heb ik gekeken of er tegenliggend scheepvaartverkeer kwam. Dat scheepvaartverkeer was nog heel ver weg. Om die reden dacht ik dat ik de brug wel kon verlaten. U vraagt mij wat ‘heel ver weg’ is. Ik weet dat niet meer precies. U vraagt mij of ik het andere scheepvaartverkeer visueel of via de radar zag. Ik heb niet precies opgelet. Het was een hele grote afstand. Via de radar kon ik het niet precies zien. De radar stond ingesteld op 3 mijl *off-centre*.

Tegen de uitkijk heb ik gezegd dat ik naar het toilet ging. Volgens mij heb ik hem ook gezegd dat hij moest opletten en dat hij mij, als er iets aankwam, moest waarschuwen.

De *waypoints* heb ik gevolgd. U vraagt mij of ik die *waypoints* allemaal heb gevolgd. Toen ik terugkwam op de brug waren wij net 1 *waypoint* voorbij gevaren.

Op het moment dat ik op het toilet zat, was ik bang dat het mis zou gaan. Ik heb geen actie ondernomen, omdat ik niet wist hoelang ik nog kon wegblijven. Het is juist dat het toilet zich op de brug bevindt. Als ik de uitkijk had geroepen, had hij dat inderdaad kunnen horen. Ik heb dit echter niet



gedaan. Het geluid van de VTS/VHF hadden wij uitstaan, omdat er zoveel meldingen binnenkwamen. Ik heb de berichten van VTS dus niet gehoord toen ik op het toilet zat. Het is juist dat ik langer op het toilet bleef dan ik van te voren had gedacht. Het is eveneens juist dat ik in VTS-gebied voer. De kans is dan inderdaad groot dat er ander scheepvaartverkeer is. Het was een bochtig traject. Het klopt dat ik bang was dat het mis zou gaan. De reden dat ik tóch geen actie heb ondernomen, had te maken met het volgende. Op het moment dat ik van de brug ging, was er geen verkeer zichtbaar, althans ik heb dat verkeer niet waargenomen. Misschien doordat het bochtig was dat ik iets gemist heb, waardoor ik dacht dat ik wel veilig weg kon.

Toen ik terugkwam op de brug zag ik dat er een oproep was op *Vessel Traffic Services* (VTS) en dat het schip Flag Mette naderde. Het systeem stond op de *autopilot*. Via de *autopilot* heb ik eerst geprobeerd om naar stuurboord te sturen, maar dat was niet genoeg. Ik heb toen handmatig bijgestuurd en de oproep beantwoord via VTS.

Het is inderdaad gevaarlijk om naar het toilet te gaan als er allerlei bochten zijn. Ik zou het de volgende keer zeker niet weer op deze manier doen. Ik zeg u dat ik dan vervanging zou regelen. Ik zou de kapitein roepen en verder vooruit kijken.

Op de brug was er inderdaad een *Bridge Navigational Watch Alarm System* (BNWAS). Wij hebben dit systeem heel vaak aan, maar toen niet.”

B. Het antwoord van de betrokkene op de twee volgende schriftelijke vragen van de inspecteur (bijlage 16 bij het verzoekschrift):

“4. Before leaving the bridge, did you notice how far it was until the next waypoint to change your course?

Yes.

5. If yes, how much (distance and time)?

I remembered it was about 10 mins to next waypoint”.

C. Een mailbericht van de *Danish Maritime Authority* van 6 november 2020 aan ILT-Zeevaart (bijlage 3 bij het verzoekschrift), inhoudend:



“The Danish Maritime Authority would like to inform you, that EEBORG (IMO 9568328) was involved in a near miss incident on October 6, 2020 in the BELTREP area. Please find enclosed AIS-tracks.”

Uit de bijgevoegde AIS-tracks (bijlage 4) in combinatie met de lijst met way-points welke gevoegd is bij het reisplan (bijlage 13) volgt dat de Eeborg het eerstvolgende waypoint na de Storebeltbrug voorbij is gevaren en is afgeweken van de geplande route.

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Betrokkene:

1. heeft als OOW de brug verlaten voor toiletbezoek gedurende ca. 10 minuten.
2. verliet de brug 15 à 20 minuten vóór het einde van zijn wacht.
3. heeft geen vervanger op de brug geroepen.
4. heeft slechts enkele minuten vooruit gekeken op de radar. Daardoor heeft hij de Flag Mette niet waargenomen.
5. is veel langer op het toilet gebleven dan hij vooraf had gedacht. Ook toen heeft hij de uitkijk op de brug niet geïnformeerd en/of geïnstrueerd.
6. is door zijn afwezigheid op de brug, het eerstvolgende waypoint voorbij gevaren en is afgeweken van de geplande route.
7. heeft door het bovenstaande zijn taken als OOW ernstig veronachtzaamd en is de bijna-aanvaringssituatie ontstaan.

B. Voor het Tuchtcollege is het onbegrijpelijk dat betrokkene voor zijn vertrek naar het toilet de Flag Mette niet heeft gezien. Zowel visueel als via de radar moet dat schip toen al zichtbaar zijn geweest. Sowieso was het een druk en bochtig vaarwater. Het was daarom onverantwoord om op dat moment naar het toilet te gaan. Evenzeer onbegrijpelijk is het dat betrokkene geen vervanger heeft geregeld, toen bleek dat hij voor langere tijd geen



wacht kon houden. Het kan natuurlijk gebeuren dat de officier van de wacht dringend naar het toilet moet, maar persoonlijk ongemak mag niet ten koste gaan van de veiligheid op zee. In dit geval had het bijzonder weinig gescheeld of er had zich een scheepsramp kunnen voltrekken.

C. Voor zover de raadsman heeft willen betogen dat een deel van de bezwaren ongegrond is omdat de betrokkene de brug niet daadwerkelijk heeft verlaten, faalt dat verweer. Hoewel bijlage 17 bij het verzoekschrift duidelijk maakt dat het toilet op de brug zelf is gesitueerd, komt het er functioneel op neer dat iemand de brug heeft verlaten als hij zich achter een gesloten toiletdeur in die ruimte bevindt. Met aanwezigheid op de brug wordt immers bedoeld dat iemand visueel en auditief ander scheepvaartverkeer en VHF/VTS kan waarnemen en zelf in staat is om te handelen. Betrokkene was daar niet dan wel zeer beperkt toe in staat. De bezwaren van de Inspecteur zijn derhalve alle gegrond.

D. 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 officier 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.

7. De tuchtmaatregel

A. Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn functie als tweede stuurman. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier betaamt, waardoor een levensgevaarlijke situatie is ontstaan.

B. Voor betrokkene pleit dat hij zich ter zitting schuld bewust heeft opgesteld en van dit incident heeft geleerd.



C. Alles tegen elkaar afwegend acht het Tuchtcollege de door de Inspecteur gevorderde maatregel passend.

8. Aanbevelingen voor de praktijk

In het verlengde van deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen te doen:

1. Indien een officier van de wacht echt nodig naar het toilet moet dient hij zich er tevoren van te vergewissen dat het veilig is om dat te doen en dat gedurende zijn afwezigheid adequate uitkijk wordt gehouden.
2. Indien een officier van de wacht zich door ziekte niet in staat acht zijn functie (tijdelijk) uit te oefenen, dient hij onmiddellijk voor vervanging te zorgen.

9. De beslissing

Het Tuchtcollege

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 8 (acht) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 4 (vier) weken 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. P.C. Santema, voorzitter, E.R. Ballieux en J. Berghuis, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 30 juli 2021.

P.C. Santema
voorzitter

E.M. Dooting
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.