



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
5 FEBRUARI 2021 (NR. 2 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V3-ZAANBORG**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: B.A.C. van Geest,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

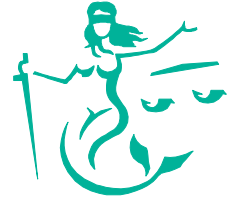
J.M. v. E.,
betrokkene,
raadsman: mr. O. Yesildag.

1. Het verloop van de procedure

Op 15 mei 2020 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van B.A.C. van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse schip Zaanborg. Bij het verzoekschrift waren 20 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief 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.

Op 9 juli 2020 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De inspecteur heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op het verweerschrift te repliceren.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 11 december 2020 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam. In verband met de coronaproblematiek bleken meerdere deelnemers verhinderd om te verschijnen. In overleg met alle deelnemers – en gebruik makend van de in artikel 3.4 van de Tweede Verzamelwet COVID-19 gegeven mogelijkheid – is vervolgens besloten om de zitting online te laten plaatsvinden.

De online zitting heeft plaatsgevonden op 18 december 2020. Voor verzoeker is ter zitting verschenen de heer Van Geest voornoemd alsmede mevrouw K. van der Wall, senior inspecteur ILT/Scheepvaart.

Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 15 januari 2020 is het ms Zaanborg in ballastconditie vertrokken uit de haven van Ravenna, Italië. Dat was in de avond en de loods ging binnen de pieren van boord af. Vrij kort daarna heeft het schip een vast object (platform) geraakt. Daarbij ontstond forse schade boven de waterlijn, voornamelijk aan bakboordzijde van het voorschip.

Dit ongeval is op 16 januari 2020 door de reder aan ILT gemeld.

3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als kapitein 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. In het bijzonder:

(1) is betrokkene uit Ravenna vertrokken zonder dat er een gedegen reisvoorbereiding gemaakt was.

(2) heeft betrokkene, ondanks het feit dat hij voer in of nabij een gebied met beperkt zicht en de onzekerheid over een echo recht vooruit, de vaart van het schip niet verminderd om zo meer tijd te hebben om de situatie beter te kunnen beoordelen.

(3) heeft betrokkene ondanks het feit dat hij voer in of nabij een gebied met beperkt zicht en de onzekerheid over een echo recht vooruit, geaccepteerd dat de OOW een koersverandering naar bakboord uitvoerde. In COLREG voorschrift 19 wordt een koerswijziging naar bakboord afgeraden ten aanzien van een schip voorlijker dan dwars, niet zijnde een schip dat wordt opgelopen. Op het moment van koers veranderen hield de betrokkene rekening met de mogelijkheid dat de echo een regenbui of mistbank betrof, maar ook dat er zich een object in kon bevinden.

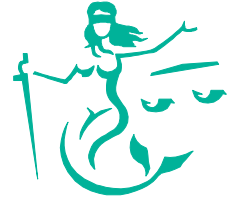
De Inspecteur heeft ter zitting gevorderd dat aan betrokkene de tuchtmaatregel van ontzegging van de vaarbevoegdheid wordt opgelegd van 6 weken waarvan 4 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene acht alle bezwaren van de Inspecteur ongegrond.

Volgens hem heeft hij zorggedragen voor een gedegen reisvoorbereiding die voldeed aan de *IMO Guidelines* en de *SOLAS Regulations* waarbij onder meer gebruik is gemaakt van zeekaarten en publicaties voor het desbetreffende gebied. Dat het incident toch heeft kunnen ontstaan komt volgens hem vanwege fouten van de Italiaanse hydrografische dienst en de gebrekkige informatieverstrekking door de loods.

Het weer was acceptabel/goed. Op basis van de beschikbare informatie tot het moment van de aanvaring was er geen reden om vaart te verminderen.



De echo werd uiteindelijk niet geïnterpreteerd als een varend object en bovendien was een koerswijziging naar stuurboord niet de beste optie omdat de eerste stuurman daar op de elektronische kaart een boorplatform zag.

5. De beoordeling van het verzoek

A.

Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Zaanborg is een onder Nederlandse vlag varend zeeschip (IMO-nummer 9224154 en roeletters PCKW).

B.

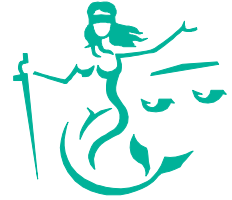
Ter zitting is door betrokkene niet betwist dat het gaat om een aanvaring van de Zaanborg op 15 januari 2020. Die dag is het ms Zaanborg in ballastconditie vertrokken uit de haven van Ravenna, Italië. Dat was in de avond en de loods ging binnen de pieren van boord af. Vrij kort daarna heeft het schip een vast object (platform) geraakt. Daarbij ontstond forse schade boven de waterlijn, voornamelijk aan bakboordzijde van het voorschip.

C.

Voorts heeft betrokkene ter zitting van het Tuchtcollege onder meer het volgende verklaard:

“De kapitein geeft aan dat op schrift een voorbereiding was gemaakt. De reisvoorbereiding is enkele uren voor vertrek gemaakt. De kapitein heeft de weersvoorspelling nagegaan voor de reisvoorbereiding. Het was prachtig weer, met goed zicht. De bui, die later kwam, was niet voorspeld. De tweede stuurman heeft de voorbereiding handmatig ingevuld en de kapitein heeft deze goedgekeurd.

De agent had tegen de kapitein gezegd dat de kapitein aan de loods moest vragen wat het beste was om te doen om te driften. Vijf minuten voor vertrek is de loods aan boord gekomen en hij heeft toen met de kapitein de reis doorgenomen. Het was niet onverantwoord snel te vertrekken, ook al was de



reisvoorbereiding nog niet helemaal klaar. Varende in het kanaal naar buiten toe was er voldoende tijd om het te bespreken. Er waren genoeg mensen op de brug en er was voldoende tijd. Alleen de “waypoints” zijn aangepast.

De kapitein antwoordt dat de reisvoorbereiding in orde was tot het moment van verlaten van de pier maar dat de tijd erg kort was. Meteen zat de kapitein toen op een onzichtbaar platform. Hij voer op 60% pitch dus niet snel. De heer IJssel de Schepper vraagt of de kapitein heeft overlegd met de loods en of zij ook samen op de elektronische zeekaart hebben gekeken? De kapitein geeft aan dat mondeling besproken is om te driften.

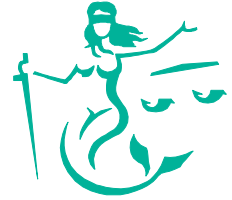
De heer IJssel de Schepper vraagt waarom de kapitein geen reisvoorbereiding had gemaakt op basis van het driften voordat de loods aan boord kwam? De kapitein antwoordt hierop dat hij wel een reisvoorbereiding gemaakt had om te driften, alleen is er advies door de loods gegeven dat hij van de koers moest afwijken.

De heer Roozendaal vraagt of de kapitein niet heeft gedacht zijn eigen route te volgen omdat hij bij het binnenkomen van Ravenna platforms op de kaart had gezien die hij echter visueel niet zag? De kapitein antwoordt dat hij inderdaad wist dat er één of meer booreilanden op de kaart stonden die hij niet zag.

Hij dacht dat de loods een goed advies had gegeven. De kapitein wist niet dat het platform een halve mijl uit positie zou staan.

De kapitein geeft aan dat toen de loods weg ging, hij op 60 procent ging varen; 13 knopen lijkt veel. Hij geeft aan dat men een prachtig zwart gat zag. Op de radar waren opeens vlekken te zien. Het is voor de kapitein onduidelijk wat de vlekken waren op de radar. Het zicht was gewoon beperkt.

Een schip was het zeker niet – er was geen verlichting en geen AIS – en volgens de elektronische kaart was er geen AIS target of andere obstructie. Hij heeft nog ingezoomd op de radar waaruit bleek dat het geen schip was. Hij had hier naar buiten gekeken en zag geen boordlichten en geen verlichting. Dat was een bui dacht men.



De kapitein geeft aan dat hij de eerste stuurman had gevraagd waarom hij naar bakboord uitweek. De eerste stuurman zei toen dat dit was omdat het schip anders binnen de 500 meter van het platform zou komen. Men weet ook niet wat er nog onder water is. De kapitein was het eens met de stuurman. Art. 19 van de COLREGS schrijft voor dat een koersverandering naar bakboord vermeden dient te worden “voor zover dat mogelijk is”. De kapitein geeft aan dat hij op een gegeven moment van gedachte ging wisselen van bui naar object. Aan een schip heeft men nooit gedacht, men dacht aan een boei of een vast voorwerp. Volgens de COLREGS mag men voor een vast object prima bakboord uitwijken. Tot 10 seconden voor de aanvaring kon men het verlichte platform verderop zien. De heer Kuiken geeft aan dat het zicht volgens zijn berekening ongeveer 1 kabel was op het moment van aanvaren.

De kapitein kon niet gelijk met het zoeklicht vinden waar hij tegen aan gevaren was. Er was echter helemaal geen licht en geen misthoorn op het platform. Het doemde opeens op. Achteraf gezien had hij twijfels of er wel een bui was geweest.

Er is gevaren met 13 knopen. De kapitein zegt eraan te twijfelen of het verminderen van snelheid juist was geweest omdat je dan minder snel naar stuurboord kunt varen. Een aanvaring was niet te voorkomen. Vaart minderen maakt alleen de klap minder hard. Als men te weinig snelheid heeft, zal het schip minder snel sturen. Juist door gas bij te geven heb je meer roerdruk, aldus de kapitein.”

D.

Een mail van Wagenborg Shipping B.V. aan ILT van 16 januari 2020 (bijlage 3 bij het verzoekschrift) houdt, voor zover van belang, het volgende in:

“I kindly like to inform you that m.v. Zaanborg departed Ravenna, Italy in ballast condition yesterday evening and collided shortly after pilot went off, to a rig.

The weather was rainy and fog.



m.v. Zaanborg seems to have damage on the PS bow and a hole into the forecastle. (..)

Crew is fine and no oil leakage.”

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A.

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

Op 15 januari 2020 is het ms Zaanborg in ballastconditie vertrokken uit de haven van Ravenna, Italië. Dat was in de avond en de loods ging binnen de pieren van boord af. Vrij kort daarna heeft het schip een vast object (platform) geraakt. Daarbij ontstond forse schade boven de waterlijn, voornamelijk aan bakboordzijde van het voorschip.

Betrokkene is uit Ravenna vertrokken zonder dat er een gedegen reisvoorbereiding gemaakt was.

Voorts heeft betrokkene, ondanks het feit dat hij voer nabij een gebied met beperkt zicht en de onzekerheid over een echo recht vooruit, de vaart van het schip niet verminderd om zo meer tijd te hebben om de situatie beter te kunnen beoordelen.

B.

Het Tuchtcollege acht het eerste en het tweede bezwaar van de Inspecteur gegrond.

De door de kapitein goedgekeurde reisvoorbereiding was vooral een “papieren” reisvoorbereiding die zag op de reis van de haven van Ravenna naar de ankerplaats vlak voor de kust van Ravenna. Vlak voor vertrek werd door de wal besloten om te gaan driften. Vervolgens is de reisvoorbereiding al varende enigszins aangepast aan de nieuwe “bestemming”, waarbij een en ander onvoldoende is doorgesproken en het advies van de loods klakkeloos



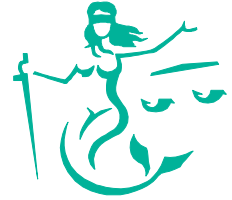
is overgenomen. De kapitein had bij aankomst te Ravenna al gezien dat verschillende obstakels op de kaart niet juist stonden aangegeven. Mede om die reden was de aangehouden snelheid van 13 knopen te hoog. Toen onduidelijkheid ontstond over de echo recht vooruit had ook vanwege het beperkte zicht, de vaart van het schip verminderd moeten worden om zo meer tijd te hebben om de situatie beter te kunnen beoordelen. Anders dan de kapitein meent hoeft dit niet te betekenen dat het schip minder snel stuurt omdat bij langzame vaart men snel de druk op het roer kan vergroten door tegelijk roer te geven en het vermogen op te voeren. Hierbij wordt de extra stuwkracht bijna volledig omgezet in de draaiing. Bij lage vaart is de draaicirkel van elk schip kleiner waardoor er dus per definitie beter uitgeweken kan worden.

C.

Het derde bezwaar van de Inspecteur acht het Tuchtcollege niet gegrond. In deze zaak is niet of nauwelijks gebleken van aanwijzingen dat de echo recht vooruit werd veroorzaakt door een schip (dat vanwege regenbuien niet zichtbaar was). Voor zover er toch rekening mee moest worden gehouden dat van voren een schip naderde, dan was het in dit geval niet onzeemanschappelijk om bakboord uit te gaan vanwege het platform dat zich op de elektronische kaart aan stuurboordzijde bevond. De raadsman heeft er terecht op gewezen dat voorschrift 19 van de COLREGS spreekt over het “voor zover mogelijk” vermijden van een koersverandering naar bakboord.

D.

De bewezen gedragingen van betrokkene onder A en B 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 kapitein 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

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

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen, zoals hiervoor onder 6 toegelicht, acht het Tuchtcollege een ontzegging van de vaarbevoegdheid gedurende 4 weken op zijn plaats.

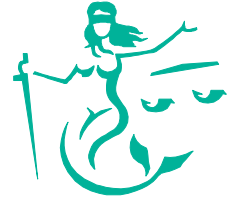
Betrokkene is in verband met dit incident recent in Italië veroordeeld tot een geldboete. Hoewel deze mogelijk door de rederij is betaald, is aannemelijk dat deze procedure belastend voor hem is geweest. Voorts lijkt hij zijn les te hebben geleerd. Gelet op deze omstandigheden zal de ontzegging van de vaarbevoegdheid geheel voorwaardelijk worden opgelegd.

8. Aanbevelingen voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen te doen:

1. Rol van de kapitein

Het Tuchtcollege wil de verantwoordelijkheid en de “*overriding authority*” van de kapitein benadrukken. Het Tuchtcollege ziet in toenemende mate de druk van reder en/of charteraar op de kapitein. De kapitein is degene die de situatie aan boord kan overzien en die de beslissingen neemt en daarvoor verantwoordelijk is. De kapitein moet natuurlijk wel zijn beslissing met argumenten verdedigen naar de belanghebbenden (autoriteiten, loods, reder, enz.). De kapitein moet hierbij altijd bedenken dat een reder niet zit te wachten op een ongeluk, dat meestal vele malen meer kost dan de besparing die de reder bijvoorbeeld voor ogen heeft als hij druk uitoefent om eerder uit een haven te vertrekken.



2. Radar

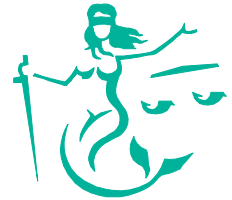
Het Tuchtcollege adviseert brugteams wanneer het schip is uitgerust met een X-band en S-band gebruik te maken van beide radar systemen. Door de verschillende eigenschappen van beide systemen kunnen objecten beter doorkomen op het ene dan wel op het andere systeem. Te denken valt hier aan Racon signalen en objecten in een bui. Voorts kan een vergelijking van beide radarsystemen een betere interpretatie geven van de verkregen gegevens uit de systemen.

3. AIS

Wanneer men vaart in gebieden zoals de Chinese wateren, waar elke vissersboei van AIS is voorzien, is het verleidelijk om te denken dat ieder gevaarlijk object voorzien is van AIS. Het Tuchtcollege wil erop wijzen dat men hier niet vanuit mag gaan. Ook in de oliewinning bestaan vele objecten die geen stroomvoorziening hebben, onverlicht zijn en geen AIS hebben. Verder varen er over de wereld nog vele kleine en zelfs grote schepen die geen AIS hebben of die de AIS uit hebben staan.

4. CATZOC

Category Zones of Confidence geeft de nauwkeurigheid weer van de hydrografische gegevens op de kaart. De CATZOC tabel toont de positie nauwkeurigheid, diepte nauwkeurigheid en de survey kwaliteit van iedere ZOC-waarde. Een misverstand is dat boeien, boorplatformen en andere obstakels met dezelfde nauwkeurigheid zijn aangegeven als de positie nauwkeurigheid in de ZOC-tabel. De nauwkeurigheid van deze objecten is afhankelijk van de gegevens verstrekt door derden aan de *UK Hydrographic Office*. Hierin sluipen regelmatig fouten. Een veel voorkomende onnauwkeurigheid is, dat er vergissingen worden gemaakt met graden, minuten, seconden en graden, minuten en tienden van minuten. Het Tuchtcollege wil erop wijzen dat iedere zeevarende die een positiefout van een boorplatform of ander object constateert, dit kan doorgeven aan de *UK Hydrographic Office* middels een *Hydrographic Note* (zie NP 100, er is



zelfs een aparte app voor ontwikkeld: de *Admiralty H-Note*; deze is te downloaden in de IOS en Android App store).

9. De beslissing

Het Tuchtcollege

- verklaart de bezwaren 1 en 2 gegrond, zoals hiervoor onder 6. overwogen;
- verklaart bezwaar 3, zoals hiervoor onder 6. overwogen, ongegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 4 (vier) weken;
- bepaalt dat deze schorsing 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. Ijssel de Schepper, R.E. Roozendaal, C. Kuiken en N.P. Kortenoeven-Klasen, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 5 februari 2021.

P.C. Santema
voorzitter

E.H.G. 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.