



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
1 DECEMBER 2023 (NR. 10 VAN 2023) IN DE ZAAK 2023.V8-RUYTER**

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

A.M. Z.,
raadsman: mr. M.M. van Leeuwen.

1. Het verloop van de procedure

Op 27 maart 2023 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als Marof van het onder Nederlandse vlag varende schip de Ruyter. Bij het verzoekschrift waren 27 bijlagen en een video gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene 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 de raadsman van betrokkene is een verweerschrift van 9 juni 2023 ontvangen.



De inspecteur heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot het indienen van repliek.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 20 oktober 2023 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 20 oktober 2023.
Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall.
Betrokkene is verschenen, samen met zijn raadsman.

2. De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval:

Op 11 april 2022, rond 17.33 uur LT heeft de sleephopperzuiger Ruyter bij het uitvaren van de Westerschelde een aanvaring gehad met het onder Maltese vlag varende schip Celestine.

Nadat de Ruyter zijn lading had overgeslagen in andere schepen op het vaarwater nabij de Hoofdplaat, is het schip rond 17.00 uur LT weer vertrokken richting zee. De Marof was de officier van de wacht. De kapitein was ook op de brug. De Marof meldde het vertrek vanaf de overslagplaats aan de verkeersleiding. Zij spraken af om achterlangs het overige scheepvaartverkeer naar buiten te varen. Dit betrof de inkomende Sunny Horizon en de uitgaande Celestine. De kapitein vond dit een goed besluit. Nadat de Ruyter achterlangs de Sunny Horizon was gevaren, is de kapitein op de bank aan een tafeltje op de brug gaan zitten, met zijn rug naar stuurboord. Daardoor kon hij de Celestine niet zien aankomen. Ook kwam de eerste stuurman op de brug met eten. Kort daarop vond de aanvaring plaats.

De Ruyter (IMO nummer 9085467) is een Nederlands sleephopperzuiger, varend voor Noordzee Zand B.V. te Terneuzen. Het schip is in het jaar 1994 gebouwd, is 82 meter lang en 11,5 meter breed en heeft een bruto-tonnage



van 1455GT. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 6 personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de inspecteur heeft betrokkene als Marof 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 en 55h Wet Zeevarenden). De inspecteur noemt in het verzoekschrift Rules 8, 15, 16 en 17 van de Collision Regulations (COLREG) waarbij wordt aangegeven dat deze opsomming niet beoogt compleet te zijn. Ter zitting heeft de inspecteur nog verwezen naar artikel 8 lid 2 en 3 en artikel 16 van het Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW 1990).

Het bezwaar van de inspecteur tegen de betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. betrokkene heeft een veel te kleine CPA met de Celestine aangehouden.
2. betrokkene heeft de koers te weinig veranderd, na het passeren van de Sunny Horizon.
3. behalve het veranderen van koers, had betrokkene de snelheid eerder moeten verlagen om een veilige afstand tot de Celestine te houden.
4. betrokkene heeft onvoldoende geanticipeerd op de snelheidsverlaging van de Celestine.
5. mede door bovenstaande bezwaren heeft de aanvaring plaatsgevonden.

De eis luidt om betrokkene als maatregel een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 8 (acht) weken waarvan 2 (twee) weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene voert – samengevat – het volgende aan.



Ontvankelijkheid

De inspecteur heeft zich in het verzoekschrift gebaseerd op de COLREG, terwijl dit primair de SRW 1990 had moeten zijn. Nu datgene wat essentieel is voor de basis van het verzoek niet is genoemd in dat betreffende verzoekschrift, heeft te gelden dat er sprake is van een fundamenteel gebrek en dient de inspecteur derhalve in het verzoek niet-ontvankelijk te worden verklaard, aldus betrokkene.

CPA en anticiperen op snelheidsverlaging Celestine

Ten aanzien van het bezwaar met betrekking tot het aanhouden van een veel te kleine CPA betwist de raadsman van betrokkene dat een CPA van ongeveer 180 meter in dit geval te weinig is geweest. Betrokkene betwist voorts dat hij had moeten anticiperen op een snelheidsverlaging van de Celestine. Het eerste en vierde element van het bezwaar leveren daarom volgens betrokkene geen tuchtrechtelijk verwijt op.

Koersverandering en snelheidsverlaging

De verwijten over de koersverandering en snelheidsverlaging (elementen 2 en 3 van het bezwaar) acht betrokkene begrijpelijk, maar daaraan ligt volgens betrokkene wel een verschoonbare vergissing ten grondslag. Hij heeft in dit geval een fout gemaakt en zich te laat gerealiseerd dat voor de noodzakelijke koerswijziging naar stuurboord eerder had moeten worden overgeschakeld naar de rivierpilot door het activeren daarvan, het op stand-by zetten van de zeepilot en het omzetten van een keuzeschakelaar. Dit alles was een menselijke en éénmalige vergissing, op een totaal van ongeveer 70 reizen op de Ruyter waarvan 30 zelf sturend op de brug. Het betrof geen zeemanschappelijk onjuiste beoordeling; een verwijt in het tuchtrecht kan betrokkene op deze punten dan ook niet worden gemaakt, aldus betrokkene.

Het laatste element van het bezwaar heeft volgens betrokkene geen zelfstandige betekenis.



Schorsing van de vaarbevoegdheid

Betrokkene vraagt het Tuchtcollege om, indien het Tuchtcollege beslist een schorsing van de vaarbevoegdheid uit te spreken, deze schorsing alleen te laten doen gelden op zijn bevoegdheden als stuurman en dus niet ook op zijn bevoegdheden als machinist.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Ontvankelijkheid

Het Tuchtcollege beoordeelt ingevolge artikel 55a in verbinding met artikel 4 lid 4 Wet Zeevarenden of het handelen of nalaten van betrokkene in strijd is 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. Op grond van artikel 55h Wet Zeevarenden dient het verzoek met redenen omkleed te zijn en bevat het verzoek voorts ten minste de persoonsgegevens en functie van betrokkene, gegevens betreffende het schip, een omschrijving van de gedraging en de bezwaren die tegen de gewraakte gedraging zijn gerezen. Het verzoekschrift voldoet aan deze eisen.

De norm van goed zeemanschap zoals genoemd in de artikelen 4 lid 4 en 55a Wet Zeevarenden is een open norm waarbij voor de invulling daarvan houvast kan worden gevonden in verdragen, wetten en besluiten voor de scheepvaart. De inspecteur heeft in het verzoekschrift deze open norm van artikel 55a Wet Zeevarenden genoemd en daarnaast nog verwezen naar verschillende COLREG bepalingen. De inspecteur heeft in het verzoekschrift niet verwezen naar de bepalingen uit het toepasselijk zijnde Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW 1990). Dit doet echter niet af aan de toepasselijkheid van de norm van goed zeemanschap en de tuchtrechtelijke bepalingen uit de Wet Zeevarenden op schepen die onder deze wet vallen, zoals in dit geval de Ruyter. Het Tuchtcollege verwerpt dan ook het beroep van betrokkene op niet-ontvankelijkheid.



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:

Over de situatie op de brug

“Toen wij klaar waren met het lossen in een ander schip, zijn wij weer naar buiten gegaan, de Westerschelde op, om opnieuw zand op te zuigen. Wij hadden een kapitein die inviel. Ik deed daarom zelfstandig het lossen. Ik kende het schip immers en hij nog niet. Zodra wij leeg waren, ben ik vertrokken. Ik was toen samen met de kapitein op de brug. Hij zat rechts naast mij op een stoel mee te kijken. Wij hadden samen de wacht/dezelfde wachturen. Nadat ik het schip ‘Sunny Horizon’ had gepasseerd, is mijn collega, de eerste stuurman, naar de brug gekomen met eten. Op dat moment is de kapitein de stuurman gaan helpen met het eten op tafel zetten en zijn zij beiden gaan zitten. De kapitein is met zijn rug naar stuurboord op het bankje gaan zitten. Ik zat nog steeds op de stuurstoel te manoeuvreren.

De kapitein hield de uitkijk. Ik vind het een beetje lastig om precies te vertellen van welke periode tot welke periode hij de uitkijk hield. In principe waren wij samen op wacht. Ik had wel enige ervaring, maar nog niet voldoende ervaring om het zelfstandig te kunnen doen. De kapitein was daarvan op de hoogte. Toen het eten kwam heeft de kapitein min of meer de uitkijk verlaten; ook wel omdat alles goed ging. Ik kan mij niet meer woordelijk herinneren of de kapitein nog wat had gezegd op het moment dat hij de stuurman ging helpen met het eten. In ieder geval heeft hij niet iets gezegd waardoor ik toen enige handeling had moeten verrichten.

Op de vraag van het Tuchtcollege of ik mij voldoende ondersteund voldoende door de kapitein antwoord ik dat ik op dat moment niet het idee had dat ik te weinig werd ondersteund door de kapitein. Achteraf gezien zou ik als kapitein misschien anders gehandeld hebben. Als ik



kapitein was geweest, zou ik er tijdens zo'n manoeuvre zijn bijgebleven.”

Over CPA en het veranderen van koers

Op de vraag van het Tuchtcollege over de radarinstellingen antwoord ik dat wij in principe altijd op 'true vector', en niet op 'relative vector' varen. Ik kan niet zoveel zeggen op uw vraag of de radar was ingesteld op koers en vaart over de grond of koers en vaart door het water. Wat ik wel weet is dat ik meer ben uitgegaan van 'Closest Point of Approach' (CPA) en 'Time to Closest Point of Approach' (TCPA) dan van het radarplaatje.

Gevraagd naar wat ik vind van het feit dat CPA op 0,1 mijl stond ingesteld, antwoord ik dat ik het varen wat dat betreft heel anders zou doen. Die CPA-waarde is echt afhankelijk van de situatie. Als ik nu in dezelfde situatie zou zitten als toen, dan zou ik CPA wat groter aanhouden. Ik vind het lastig om dit in cijfers uit te drukken. Ik heb geleerd van de situatie en ben daardoor wel voorzichtiger geworden.

Ik heb in deze situatie de plot op 'Automatic Identification System' (AIS) genomen, omdat deze sneller en directer reageert dan de radar, zeker als er verschillende schepen koerswijzigingen maken.

Als het symbool op AIS naast het puntje op de radar zit, plot ik op 'Automatic Radar Plotting Aids' (ARPA). Als het AIS-sigitaal overeenkomt met de echo en er zijn situaties waarbij iets in een kort tijdsbestek moet plaatsvinden, dan plot ik op AIS.

Achterlangs de Sunny Horizon ben ik opgestuurd en op dat moment had ik dus nog niet zoveel aan een achtergrondpeiling, zoals u opmerkt. Toen heb ik nog twee keer wat opgestuurd, hetgeen de achtergrond weer doet veranderen. Ik heb mij vervolgens te laat gerealiseerd dat wij te dichtbij waren.

Ik heb ervoor gekozen om op de zeepiloot te gaan varen, omdat het bezien vanuit waar wij vandaan kwamen, nevenvaarwater 'Hoofdplaat', één rechte koers was in de richting van het geultje van de



Walvischstaart. Wij moesten nog wel wat uitwijken vanwege tegemoetkomend en ander scheepvaartverkeer. Bij ons op de Ruyter kon dat ook op de zeepiloot; die reageert daar eveneens snel op. De rivierpiloot zou inderdaad ook een optie zijn geweest, maar bij ons op de Ruyter is het gebruikelijk om zulk soort kleine manoeuvres, zoals het uitwijken voor die twee schepen, ook op de zeepiloot te doen. Ik heb, toen ik zag dat het niet ging lukken en mijn collega mij ook een attentie gaf, direct overgeschakeld van zee- naar rivierpiloot, dus automatisch naar 'non follow up' /wegafhankelijk sturen. De zeepiloot heb ik toen op 'stand by' gezet. Toen heb ik vol naar stuurboord gestuurd. Vanwege alle stress ben ik op dat moment vergeten om de keuzeschakelaar tussen de zee- en de rivierpiloot om te zetten, waardoor het signaal niet verder ging dan de piloot. Als de rivierpiloot aan staat dan is er sprake van wegafhankelijk sturen en dan geeft deze een 'rate of turn' van 60 graden.”

Over de persoonlijke omstandigheden van betrokkene

“Gevraagd naar mijn persoonlijke omstandigheden antwoord ik u als volgt:

Ik was heel erg geschrokken en leefde na het voorval natuurlijk in een soort van waas. Wat was er nu allemaal gebeurd? Het was ook nieuw voor mij en je maakt het liever niet mee. Het voorval had wel invloed op mijn zelfvertrouwen als stuurman, zeker omdat ik nog zo kort voer. De beslissingen omtrent de manoeuvres waren gewoon goed, maar het heeft wel verkeerd uitgepakt. Ik ben na het voorval niet meer gaan varen als stuurman. Ik werk nu weer volledig als machinist op hetzelfde schip met dezelfde collega's. De rederij heeft mij naar mijn weten niets kwalijk genomen en ik heb eigenlijk in alles volledige steun gehad. De rederij houdt mij niet tegen om weer als stuurman te gaan varen maar ik heb dat nu zelf even laten liggen. Mocht het Tuchtcollege een schorsing nodig achten, dan vraag ik me af of die schorsing ook alleen kan worden uitgesproken voor wat betreft mijn bevoegdheden als stuurman. In het geval ik voor beide rollen



(stuurman en machinist) zou worden geschorst, dan zal de rederij met mij een passende regeling treffen, zo is gebleken uit gesprekken die wij hebben gevoerd. Ik verwacht dus geen grote gevolgen voor mezelf als het Tuchtcollege de eis van de inspecteur zou volgen. Een strafrechtelijk traject loopt er thans naar mijn weten niet.”

- B. Een verklaring van de kapitein van 11 april 2022 (bijlage 13 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“Rond 5 uur in de middag waren we weer klaar met lossen en we zouden naar zee gaan. De maritiem officier had de wacht. Ik was ook op de brug. Ik hoorde dat de Marof ons vertrek meldde bij de verkeersleiding. Er was andere scheepvaart, de Sunny Horizon kwam naar binnen en de Celestine kwam naar buiten. Ik heb gehoord dat de Marof aangaf dat we achter die beide schepen langs zouden gaan. Dat leek me verstandig. Ik had geen reden om mij verder met de navigatie te bemoeien. Het zicht was goed en het was rustig weer. Ik heb gezien dat we ruim achter de Sunny Horizon langs voeren, toen ben ik gaan zitten op de bank aan het tafeltje op de brug, zo dat ik naar de bakboord brugvleugel gericht was. De stuurman kwam op de brug met eten, hij ging ook zitten tegenover mij. Ik merkte dat de Marof vaart verminderde. Op een gegeven moment zei de stuurman dat het wel erg dichtbij werd. Ik draaide me om en zag toen dat we inderdaad veel te dicht bij de Celestine zaten. Ik riep naar de Marof dat hij vol achteruit moest slaan en dat heeft hij gedaan, maar dat kon een aanvaring niet meer voorkomen, het was een flinke klap.”

- C. Een (op ambtsbelofte opgemaakt) proces-verbaal van verhoor van betrokkene op 12 april 2022, opgemaakt door de Politie, Landelijke Eenheid (bijlage 23 bij het verzoekschrift). Als verklaring van betrokkene is daarin, voor zover hier van belang, opgenomen:

“[...]”

V: Wanneer ben je als stuurman gaan varen op de Ruyter.?



A: Ik ben in februari dit jaar full time gaan varen op de Ruyter. Dat zijn ongeveer 7 weken als stuurman. Dit houdt in dat ik ongeveer 70 tot 100 reizen heb gemaakt.

[...]

V: Wanneer ben jij aan boord gekomen.?

A: Ik ben de nacht van zondag op maandag om middernacht aan boord gekomen.

V: Kende jij de rest van de bemanning.?

A: Ik ken de bemanning, behalve de kapitein. Die is ingehuurd.

[...]

V: Na het anker opgaan voor de 3de reis richting zuigvak wie stond er toen op de brug.?

A: Ik stond toen op de brug samen met de kapitein.

V: Deed jij zelfstandig de wacht.?

A: Ja dat deed ik, het was mijn wacht vanaf 12 uur. De kapitein was wel op de brug maar bemoeide zich niet met de navigatie.

V: Wat gebeurde er na het vertrek.?

A: Ik heb gemeld op kanaal 14 aan centrale Vlissingen dat we anker op waren en richting het zuigvlak gingen.

V: Heb je na vertrek nog informatie gekregen van centrale Vlissingen.?

A: Ja dat heb ik. Ik kreeg door dat Sunny Horizon binnenkomend is dat de Celestine uitgaand was en wat mijn intenties waren met de Celestine.

V: Wat heb je toen geantwoord.?

A: Ik heb geantwoord dat ik achterlangs de Sunny Horizon zou varen en dan opsturen om ook achter de Celestine langs te gaan.

V: Wat antwoordde toen centrale Vlissingen.?

A: Ik hoorde dat centrale Vlissingen dit door gaf aan de Celestine. Deze antwoordde in de Engelse taal dat ze het hadden begrepen.

V: Was voor jou het plaatje duidelijk wat je te wachten stond.?

A: Ja het was voor mij duidelijk.

V: Kon je schepen goed zien.?

A: Ja, het zicht was goed en kon de schepen duidelijk zien.



V: Had je de schepen geplot op de radar.?

A: Ja ik had i.v.m. het opdoen van ervaring en veiligheid beide schepen geplot.

V: Na het passeren van de Sunny Horizon wat deed je toen.?

A: 2 x keer opgestuurd en een klapje eraf, 10 % vermogen terug.

V: Waarom 2 x keer opgestuurd en een klapje eraf.?

A: Om mijn CPA te vergroten met de Celestine.

V: Om je CPA te vergroten heb je informatie gebruikt, welke.?

A: Ik heb mijn plot gegevens gebruikt en naar buiten gekeken.

V: Heeft iemand tot de passage van de Sunny Horizon nog wat naar jou geroepen.?

A: Nee, ik heb alle handelingen zelfstandig uitgevoerd.

V: Wie was er net voor het incident op de brug.?

A: De kapitein was op de brug en de stuurman kwam net boven met het eten.

V: Kort voor de aanvaring heeft nog iemand wat tegen jou geroepen.?

A: Ik hoorde dat de stuurman riep: "Dat komt toch wel heel dichtbij." of woorden van die strekking.

V: Heb jij nog wat gedaan na die opmerking.?

A: Ja ik ben toen mijn roer compleet naar stuurboord gedaan. Ik voer toen op de zee pilot. Ik heb toen overgeschakeld op de rivierpilot (weg afhankelijk te sturen). Toen heb ik vol stuurboord roer gegeven.

V: Zag je verschil na het overschakelen.?

A: Nee ik zag geen verschil, niet genoeg om de aanvaring te voorkomen.

V: Heeft er nog iemand anders iets gedaan geroepen om de aanvaring te voorkomen.?

A: Ja de kapitein riep dat ik vol achteruit moest slaan. Dat heb ik direct gedaan.

V: Had deze handeling effect.?

A: Dit gebeurde vlak voor de aanvaring. Dus deze handeling had wel effect maar niet genoeg om de aanvaring te voorkomen."



- D. Een (op ambtsbelofte opgemaakt) proces-verbaal van verhoor van de kapitein op 12 april 2022, opgemaakt door de Politie, Landelijke Eenheid (bijlage 24 bij het verzoekschrift). Als verklaring van de kapitein is daarin, voor zover hier van belang, opgenomen:
- “V: Wat is uw functie aan boord van de Ruijter.
- A: Mijn functie is kapitein.
- V: Wanneer bent u aan boord gekomen.?
- A: Gisteren, maandag 11 april 2022, omstreeks midden nacht.
- [...]
- V: Heeft u al eerder aan boord van de Ruijter gevaren als kapitein.?
- A: Ja dat heb ik. In mei 2020.
- V: Mag ik u vragen bent u een aflos kapitein.?
- A: Nee ik ben gedetacheerd vanuit Delta Marine Services.
- V: Vind u zich bekwaam als kapitein, m.a.w. kunt u alle in en outs van dit schip.?
- A: Nee, ik ken niet alle in en outs van dit schip. Maar ben wel bekwaam als kapitein.
- [...]
- V: waren er afspraken gemaakt met betrekking het wachtlopen op de brug.?
- A: Ja die waren gemaakt. Ik loop zelf van 06:00– 18:00 uur. De Marof en stuurman lopen 8 op 8 af.
- A: Wanneer vertrok u voor uw 3de reis naar zee.
- V: Na de 2 keer gelost te hebben in het Vaarwater langs Hoofdplaat, nabij boei VH 14, zijn wij weer vertrokken richting zee. Dat was gisteren 11 april 2022 omstreeks s 17:10 uur.
- V: Wie waren bij dat vertrek op de brug aanwezig.?
- A: Ikzelf en de Marof.
- V: Wie was op dat moment verantwoordelijk voor de navigatie.?
- A: Bij dat vertrek was de Marof op wacht en dus verantwoordelijk voor de navigatie.
- V: Is er bij vertrek nog melding gemaakt van vertrek.
- A: Ja, de Marof heeft e.e.a. gemeld.
- ”



V: Heeft de verkeerspost nog verkeersinformatie gegeven.?

A: Ja, wij kregen van de post dat wij rekening moesten houden met andere verkeersdeelnemers.

V: Heeft u meegekregen wat er werd gemeld en geantwoord door de Marof.

A: Ja, de Marof antwoordde dat de Ruijter achter het inkomend vaartuig zou gaan en achter de uitgaander zou gaan. Ik weet niet meer op welk VHF kanaal.

V: Was de informatie voor u duidelijk, m.a.w. was het plaatje voor u duidelijk.

A: Ja was duidelijk.

V: Wat gebeurde hierna.

A: omstreeks 17:30 uur kwam de stuurman naar boven met een blad met eten.

V: Is het gebruikelijk dat de officieren op de brug eten.?

A: Ja, op dit schip is dit gebruikelijk. Tussen 17:30 en 18:00 uur.

V: Wat gebeurde er toen.?

A: Op het moment van het achterlangs passeren van de inkomer, de Sunny Horizon, ben ik gaan zitten om te eten. Ik zag op dat moment dat we ruim achter de Sunny Horizon zouden gaan. Ik had op dat moment zicht op de uitgaande Celestine.

V: U bent gaan zitten om te eten, wat gebeurde er toen.

A: Ik ben gaan zitten met de stuurman om te eten. De Marof was op dat moment op wacht en bezig met varen.

[...]

V: Wat gebeurde er toen.?

A: Tijdens het eten hoorde ik de stuurman de opmerking maken richting de Marof. "dat wordt krap," of woorden in gelijke strekking. Dit was enkele minuten na manoeuvre 1. [...]

V: Wat deed u na die opmerking.

A: Ik draaide mij om omdat ik met mijn rug naar de situatie. Ik keek bakboord uit en had geen zicht op de situatie.

V: Wat zag u.



A: De Celestine heel dichtbij. Te dichtbij. Ik kan u niet precies de afstand noemen. Mijn onderbuik zij te dicht bij. Ik zag dat de Marof de tiller vast had en stuurboord roer gaf.

V: Wat heeft u op dat moment gedaan.?

A: Ik zag dat we niet snel genoeg stuurboord uit gingen. Ik heb toen geroepen: "vol achteruit".

V: Heeft de Marof gereageerd op u commando.?

A: Ja meteen.

V: Zag u of u commando van u effect had op dat moment.?

A: Voordat de verstelbare schroef vol achter uit ging slaan vond de aanvaring plaats. Ik voelde dat er wel cavitatie was.

V: Heeft de Marof tijdens het eten nog iets naar u gemeld.?

A: Nee dat heeft hij niet.

[...]

V: Heeft tijdens het eten de Marof nog iets gedaan m.b.t. de navigatie.?

A: Ik heb gemerkt tijdens het eten dat de Marof 2 x een klapje eraf heeft gedaan. Ik hoorde het toeren verminderen van de blower.

V: Heeft u voor uzelf voldoende overzicht gehad en om iets te doen om de aanvaring te voorkomen.?

A: Daar kan ik geen antwoord op geven.

V: Staat het aanvaring alarm ingesteld op de radar.

A: Nee, dat heeft geen zin. Ik heb gezien dat de Marof beide schepen had geplot en dus was het alarm niet nodig."

E. De door de reder bij e-mail van 22 april 2022 gegeven antwoorden op vragen van de inspecteur (bijlage 8 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

"7. Hoe was de brugsamenstelling op het moment van de aanvaring?

Op het moment van aanvaring van officier van wacht marof A. Z. [...]

Aanwezig maar niet van wacht waren de Kapitein Chris en de Stuurman.

8. Wie had welke taken? De Maroff voer het schip.



Wie was de OOW? De Maroff was OOW.

9. Lag er een technisch probleem ten grondslag aan deze aanvaring?

Er geen technische problemen gesignaleerd.

10. Hoe was het zicht vlak voor de aanvaring? Het zicht was goed.”

F. De door betrokkene bij e-mail van 29 augustus 2022 gegeven antwoorden op vragen van de inspecteur (bijlage 15 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“[...]

5. Wie waren er nog meer op de brug, behalve u, vlak vóór en tijdens de aanvaring? De kapitein was op wacht en de eerste stuurman kwam vlak voor de aanvaring boven. Tijdens de aanvaring waren we alle 3 boven.

[...]

7. Welke taken hadden zij? De kapitein was samen met mij op wacht. De eerste stuurman was niet op wacht en had geen taak.

8. Was er een uitkijk op de brug aanwezig? Ja

9. Zo ja, wie? De Kapitein

10. Volgens de kapiteinsverklaring had u contact met de verkeersleiding om uw vertrek te melden. Met de verkeersleiding heeft u afgestemd dat u achterlangs de ‘Sunny Horizon’ en de ‘Celestine’ zou gaan. Is dat correct? Ja dat klopt.

11. Op het moment dat de ‘Sunny Horizon’ voor u langs gevaren is, heeft u even geen zicht op de ‘Celestine’. Rond dat moment verandert u ook de koers naar stuurboord om achterlangs de ‘Celestine’ te gaan. Achteraf is gebleken dat deze koersverandering niet voldoende was. Kon u op de brug de CPA en TCPA bijhouden? Ja op de radar had ik beide schepen geplot en had daarop de CPA en TCPA zichtbaar.

12. En hield u die ook daadwerkelijk bij? Ja

13. Zo ja, wat waren die? CPA Sunny Horizon kan ik niet herinneren. CPA Celestine 0,1 mijl Wat was de CPA met de Celestine toen u zich meldde bij de verkeersbegeleiding? Na het melden bij de



verkeerscentrale heb ik beide schepen geplot. En hoe was de CPA daarna? Na het melden en afspraak maken was de CPA 0,1 Mijl.

14. Waarom ging u niet eerder en/of meer stuurboord uit, toen u de Celestine weer in zicht had nadat de 'Sunny Horizon' gepasseerd was? Eerder was niet mogelijk vanwege Sunny Horizon. Ik ging zoveel stuurboord als noodzakelijk leek.

15. Heeft u vóór de aanvaring nog vaart verminderd? Ja Zo ja, wanneer zette u deze vaartvermindering in? Na het passeren van de Sunny Horizon.

16. Wat was de diepgang bij vertrek (na het lossen)? 3meter

17. Kunt u in uw eigen woorden vertellen wat er is misgegaan, en waarom de aanvaring heeft plaatsgevonden?

Celestine heeft vaart verminderd nadat afspraak is gemaakt en bevestigd met de radarpost over hoe Ruyter Sunny Horizon en Celestine zou passeren.”

G. De door de kapitein bij e-mail van 6 januari 2023 gegeven antwoorden op vragen van de inspecteur (bijlage 19 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“1. Volgens de Marof was u de uitkijk, tot vlak voor de aanvaring. Is dat correct?

A: zoals in het politierapport: de MAROFF deed zelfstandig de wacht. Ik was wel op de brug maar bemoeide me niet met de navigatie.”

2. Wat beschouwt u als een veilige CPA om andere schepen te passeren?

A: dat varieert, is het druk vaarwater, is er direct VHF contact met de schepen, de weersomstandigheden e.d.

3. Heeft u opgemerkt wat de CPA met de Celestine was?

A: nee. Ik hoorde de post zeggen dat er een inkomend en een uitgaand schip was om rekening mee te houden. Ik hoorde de MAROFF antwoorden dat hij de beide schepen zou voorlaten en achter beide schepen zou passeren.

4. Heeft u daar een opmerking over gemaakt richting de Marof?



A: Nee. Er was geen reden toe.”

- H. Een video van de Landelijke Eenheid, Team Maritieme Politie Den Helder van de gevaren tracks van betrokken schepen naar aanleiding van een aanvaring tussen betrokken schepen (bijlage bij het verzoekschrift). Op de filmbeelden is te zien dat de Ruyter ruim achter de Sunny Horizon langs is gevaren.

Overwegingen

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

Betrokkene was als Marof op 11 april 2022 officier van de wacht van de Ruyter bij het uitvaren van de Westerschelde. Met de verkeersleiding sprak betrokkene af om achter de inkomende Sunny Horizon en de uitgaande Celestine naar buiten te gaan. Nadat de Ruyter (ruim) achterlangs de Sunny Horizon was gevaren, is de eveneens op de brug aanwezige kapitein gaan zitten om te eten met zijn rug naar stuurboord. Kort daarop vond de aanvaring met de Celestine plaats.

Vaststaat dat betrokkene een CPA van 0,1 mijl heeft aangehouden met de Celestine. In de gegeven omstandigheden, te weten op de Westerschelde met schepen op kruisende koersen en stroming, is een CPA van 0,1 mijl naar het oordeel van het Tuchtcollege veel te weinig. Betrokkene heeft met een dergelijke CPA te weinig marge gepland om rekening te kunnen houden met de reële mogelijkheid dat andere schepen van koers en/of snelheid kunnen veranderen. Betrokkene heeft ter zitting desgevraagd laten weten dat hij de CPA in dezelfde situatie een volgende keer ruimer zou plannen. Het voorgaande betekent dat het eerste en het vierde element van het bezwaar gegrond zijn.

Wat betreft de bezwaren ten aanzien van de koers- en snelheidsverandering het volgende. Betrokkene heeft verklaard dat hij na het passeren van de Sunny Horizon twee keer is opgestuurd en 10 procent vermogen heeft



verminderd en dat eerder opsturen naar stuurboord niet mogelijk was vanwege de Sunny Horizon. Voor dit opsturen heeft betrokkene zijn plot gegevens gebruikt en naar buiten gekeken. De kapitein heeft in zijn verklaring bij de politie bevestigd dat betrokkene twee keer een klapje eraf heeft gedaan en dat hij hoorde dat de toeren van de blower verminderde. Voorts heeft de kapitein verklaard dat hij zag dat zij 'ruim achter de Sunny Horizon zouden gaan'. Op de filmbeelden is eveneens te zien dat de Ruyter ruim achter de Sunny Horizon langs is gevaren. Naar het oordeel van het Tuchtcollege had betrokkene de koers na het passeren van de Sunny Horizon veel sterker moeten aanpassen, waartoe ook ruimte was, en de snelheid op een eerder moment moeten verlagen. De omstandigheid dat betrokkene vanwege alle stress direct voorafgaand aan de aanvaring was vergeten om de keuzeschakelaar tussen de zee- en rivierpiloot om te zetten, maakt niet dat hem ten aanzien van de koerswijziging geen tuchtrechtelijk verwijt valt te maken. Het kunnen omgaan met de apparatuur behoort tot de basisvaardigheden van een stuurman, ook al is deze betrekkelijk jong en onervaren. Van een stuurman mag worden verwacht dat deze de benodigde kennis en vaardigheden heeft. Betrokkene had bovendien al verschillende reizen als stuurman met de Ruyter gemaakt. Hoewel de begeleiding door de kapitein – die bovendien wist dat betrokkene relatief onervaren was – ook zeker te wensen heeft overgelaten, ontsloeg dit betrokkene niet van zijn eigen verantwoordelijkheid.

Het Tuchtcollege merkt hierbij op dat het de stuurman was die betrokkene moest wijzen op de ontstane noodsituatie. Betrokkene lijkt zich totaal niet gerealiseerd te hebben dat hij zich in een gevaarlijke situatie bevond. Het leek allemaal een verrassing voor hem. Bovenstaande overwegingen leiden ertoe dat het tweede en derde element van het bezwaar eveneens gegrond zijn.

Bovenstaande elementen hebben bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring.



De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften 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 als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de omstandigheden dat betrokkene een relatief onervaren en jonge stuurman is, die weinig tot geen ondersteuning kreeg van de kapitein en zich blijkens zijn verklaring ter zitting terdege bewust is van zijn tekortschieten en zijn gebrek aan praktische kennis en vaardigheden, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid voor 4 (vier) weken voorwaardelijk wordt opgelegd en niet zoals door de inspecteur is geëist voor slechts 2 (twee) weken.

Het Tuchtcollege ziet in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding om deze schorsing enkel te doen laten gelden voor de bevoegdheden van betrokkene als stuurman. Afgezien daarvan zou een schorsing van een deel van de bevoegdheden van betrokkene praktisch ook niet uitvoerbaar zijn. Betrokkene is Marof en zijn *certificate of competence* omvat uit dien hoofde zowel de bevoegdheid om te varen als stuurman als zijn bevoegdheid om als machinist aan boord te werken. Bij schorsing van de vaarbevoegdheid dient het *certificate of competence* te worden ingeleverd. Schorsing van de vaarbevoegdheid raakt daarom zowel de bevoegdheid als stuurman als de bevoegdheid als machinist.



6. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de inspecteur ontvankelijk in haar verzoek;
- 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 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, die 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 na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. W. van der Velde, voorzitter, H.H. Pannekoek en C.R. Tromp, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 1 december 2023.

W. van der Velde
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.