



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
9 AUGUSTUS 2024 (NR. 9 VAN 2024) IN DE ZAAK 2023.V14-MUNTGRACHT**

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

B. V.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 1 september 2023 ontvangen verzoekschrift (met bijlagen) heeft ing. K. van der Wall voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling van een in dat verzoekschrift verwoord bezwaar tegen betrokkene als eerste stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Muntgracht.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.



De voorzitter van het Tuchtcollege heeft bepaald dat de zitting zal plaatsvinden op 14 juni 2024 om 11.00 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.

Voor verzoeker is op de zitting verschenen: de inspecteur.

Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit Rusland deelgenomen aan de zitting. Hij is gehoord met bijstand van een in de zittingszaal aanwezige tolk Russisch–Nederlands.

2. De aanleiding

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

Op 10 oktober 2022 heeft het Nederlandse vrachtschip, genaamd de Muntgracht, bij het aanlopen van de haven van Darwin, Australië, een boei geraakt. Daarbij is de boei klem komen te zitten tussen de scheepsromp en het roer. Het schip heeft de boei, inclusief ketting en betonblok, meegesleept naar de afmeerlocatie in de haven. De tijd tussen de aanvaring en het afmeren bedroeg ruim twee uur. In deze tijd heeft de kapitein alleen gemerkt dat het schip 1 à 1,5 knoop langzamer voer dan gebruikelijk. Pas toen de bemanning met behulp van een monkeyladder de buitenzijde van het achterschip ging inspecteren, is de boei ontdekt.

De Muntgracht (IMO nummer 9571545) is eigendom van rederij Muntgracht en vaart voor rederij Spliethoff. Het schip is in het jaar 2012 gebouwd, is 142,10 meter lang en 18,90 meter breed. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 15 personen. Betrokkene was op dat moment de officier van de wacht.



3. Het bezwaar van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als eerste stuurman/officier van de wacht heeft 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).

Het bezwaar bestaat uit de volgende elementen:

1. In het voyage plan wordt een sterke stroming genoemd. Betrokkene heeft onvoldoende rekening gehouden met de actuele stroming.
2. Betrokkene heeft niet tijdig opgemerkt dat er een aanzienlijk verschil was tussen de koers over de grond en de kompaskoers (*heading*) van het schip.
3. Er was geen uitkijk op de brug, ondanks dat het donker was.
4. Na de aanvaring heeft betrokkene niet opgemerkt dat de rode boei 'verdwenen' was.

3.2 Dat de aanvaring zelf niet als element van het bezwaar is genoemd, komt omdat de fouten die tot de aanvaring hebben geleid zwaarder wegen, aldus de inspecteur.

3.3 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift, naast art. 55a Wet zeevarenden:

STCW Part A, Chapter VIII, Part 4-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch

13 The officer in charge of the navigational watch is the master's representative and is primarily responsible at all times for the safe navigation of the ship and for complying with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

14 A proper lookout shall be maintained at all times in compliance with rule 5 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and shall serve the purpose of:



- .1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing, as well as by all other available means, with regard to any significant change in the operating environment;
- .2 fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation; and
- .3 detecting ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks, debris and other hazards to safe navigation.

15 The lookout must be able to give full attention to the keeping of a proper lookout and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task.

16 The duties of the lookout and helmsperson are separate and the helmsperson shall not be considered to be the lookout while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper lookout. The officer in charge of the navigational watch may be the sole lookout in daylight provided that, on each such occasion:

[...]

25 During the watch, the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

36 Officers of the navigational watch shall be thoroughly familiar with the use of all electronic navigational aids carried, including their capabilities and limitations, and shall use each of these aids when appropriate and shall bear in mind that the echo-sounder is a valuable navigational aid.

3.4 De eis van de inspecteur luidt: een ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van zes weken waarvan twee weken voorwaardelijk.



4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent een navigatiefout te hebben gemaakt, met de aanvaring van de boei als gevolg. Ook alle hierboven genoemde elementen van het bezwaar worden door hem erkend.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 Bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het door de inspecteur tegen het handelen/nalaten van betrokkene aangevoerde bezwaar neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

- A. De verklaring van betrokkene op de zitting. Betrokkene heeft toen de juistheid van het verwijt aan zijn adres beaamd. Daarnaast heeft hij op vragen geantwoord, zakelijk weergegeven:

Na een reis van Zuid-Korea naar Australië arriveerde de Muntgracht op 9 oktober 2022 bij Darwin. Het schip is daar net iets buiten het ankergebied van Darwin voor anker gegaan. Afgesproken werd dat ik de volgende dag om 04.00 uur als officier van de wacht het anker zou ophalen en richting de *inner pilot boarding position* zou varen om daar de loods op te pikken. De ankerplek bevond zich iets oostelijk van de geplande route. Het was mijn bedoeling om die zo snel mogelijk weer te vervolgen, maar omdat er een ander schip (de Far Senator) aankwam ben ik iets anders gevaren. Er is toen iets misgegaan, want om 04.37 kwam de Muntgracht met de bakboordzijde tegen een rode boei van de vaargeul. Even daarvoor had ik al wel gemerkt dat het schip richting bakboord begon af te dwalen. De kapitein, die ik direct op de hoogte heb gebracht van de aanvaring, concludeerde dat ik niet in de gaten had gehad dat de koers over de grond, dus de werkelijke koers, anders was dan de uitgezette koers en de kompaskoers (heading) van het schip. Ik ga ervan uit dat ik inderdaad onvoldoende rekening heb gehouden met de sterke stroming die er op dat moment stond. Het was puur mijn navigatiefout. Achteraf bleek dat de aangevaren boei met ketting en betonblok eraan nog zo'n twee uur is meegesleept door de Muntgracht.



Op het moment van de aanvaring was het donker. Behalve dat er na de aanvaring geen rood licht van de boei meer was, heb ik geen onregelmatigheden waargenomen. Ik had de aanvaring wel gehoord en het was duidelijk dat het de boei betrof, maar op zo'n moment wil je hopen dat het qua schade meevalt.

Bij het aanlopen van de vaargeul heb ik niet de parallel index lijn gebruikt. Ik vertrouwde op mijn intuïtie en waarnemingen en meende dat het goed zou gaan.

U vraagt of het klopt dat in de reisvoorbereiding de boeien binnen de route corridor (*XTE/x-track-error*) liggen, en dat als de boeien buiten die (*XTE*-)zone hadden gelegen en het *safety frame* rondom het schip was gebruikt, ik gealarmeerd zou zijn geweest door de ECDIS alarmen. Ik heb geen alarmen uitgezet. Alles functioneerde prima. Ik heb simpelweg niet voldoende aandacht besteed aan de ECDIS en de gegevens die je daaruit kon krijgen. Ik richtte mij op de visuele signalen die ik kon waarnemen en op de observaties die ik had via de radar.

U vraagt of er een reisvoorbereiding is gemaakt vanaf de anker positie iets buiten de ankerplaats tot het pilotstation. Volgens mij was er wel een voorbereiding van de tweede stuurman. Maar is door de stroming en mijn besluit om vanwege het binnenkomende schip de koers te verleggen, gebeurd wat er is gebeurd.

U vraagt of het gebruikelijk is om, bij het aanlopen van een haven of het naderen van een beboeide vaargeul, geen uitkijk te hebben. Ik ben bekend met de regels. Het is niet gebruikelijk; het was op dat moment mijn keuze om het zo te doen. Ik heb niet gevraagd om extra mensen op de brug.

U vraagt of ik op de hoogte was van wat veilig vaarwater was bij het aanlopen van de vaargeul en of de *safety contour* op de ECDIS was ingesteld op de actuele situatie. Ik kan mij niet meer herinneren welke gegevens er precies ingevoerd waren. U vraagt of voor mij duidelijk was dat ik de boei eventueel aan stuurboord had kunnen houden en dan genoeg water onder de kiel had



gehouden. Vanaf het moment van naderen van de vaargeul, was de afstand aan beide boorden gelijk, visueel gezien, reden waarom de voorgenomen koers is gevolgd.

Later werd mij duidelijk dat het schip door invloed van de stroom aan de bakboordzijde was afgeweken van de voorgenomen route.

Daardoor kon ik de variant van de rode boei aan stuurboord houden niet goed bekijken.

Het was voor mij de eerste keer dat ik de haven van Darwin aandeed. Mede daardoor zal ik onvoldoende rekening hebben gehouden met de onverwacht sterke stroming.

In oktober 2022 werkte ik drie jaar als eerste stuurman bij Spliethoff en ben daar nog steeds in dienst. Op de Muntgracht voer ik voor het eerst. Op de brug waren alleen de roerganger en ikzelf aanwezig. Het is de eerste keer dat ik te maken heb met verkeer varen/navigeren.

Ik begrijp de eis van de inspecteur. Het staat voor mij vast dat ik een navigatiefout heb gemaakt. We hebben de situatie grondig geanalyseerd en conclusies getrokken voor de toekomst.

B. Een door ILT van de AMSA (Australian Maritime Safety Authority) ontvangen e-mailbericht van 11 oktober 2022 over de aanhouding van de Muntgracht en een formulier van de AMSA, met de titel: Incident Report, ingevuld door de kapitein van de Muntgracht op 11 oktober 2022, voor zover inhoudend, onder het kopje "Part C: What Happened? Describe Who, What, When, Where, How the incident occurred.":

"Vessel was at Anchor north of reporting point Alfa on the roads of Darwin since 09 Oct 2022 09:45.

10 Oct 2022

04:00 Commence heaving up the anchor. Chief Officer on duty.

04:10 VESSEL PICK UP THE ANCHOR AND PROCEED TO PBG

04:37 VESSEL HIT THE FAIRWAY BUOY #2 WHEN ENTERING DARWIN FAIRWAY TO PICK UP THE PILOT DUE TO THE DRIFT CAUSED BY THE CURRENT.



05:30 POB

06:45 Vessel along side at East Arm

10:00 Vessel crew discovered that the buoy got stuck under the ship hull.

17:53 – 18:43 Diving inspection of the area, no significant damage to the rudder, propeller discovered. The whole buoy with a chain and concrete block got caught by the vessel and brought to the port.

Decision was made to set the buoy free using a shore crane in the morning

11 Oct 2022.

11 Oct 2022

08:30 Ship crew noticed that the buoy is floating free behind the ship.

10:25 – 11:50 Inspection of the rudder and propeller by the divers.

12:45 – 14:10 Recovery of the buoy by shore crane

Please state why you think the incident happened? Due strong current and relatively slow vessel speed vessel had a lot of drift when entering the fairway.”

5.2 Overwegingen

Het bezwaar is gegrond. Zoals betrokkene ook zelf vindt moet het ervoor worden gehouden dat hij onvoldoende rekening heeft gehouden met de actuele stroming en niet tijdig heeft opgemerkt dat er een aanzienlijk verschil was tussen de koers over de grond en de kompas koers (*heading*) van het schip. Ook heeft hij niet gezorgd voor een uitkijk op de brug, terwijl die essentieel was voor de vaarsituatie. Tot slot heeft hij zich niet vergewist van de gevolgen van de aanvaring, waardoor hij niet heeft opgemerkt dat de rode boei “verdwenen” was en met ketting en betonblok en al door het schip werd meegenomen. Betrokkene heeft dit allemaal erkend. Zijn doen en laten op de bewuste dag was in strijd met de door de inspecteur genoemde voorschriften.

Als excuus kan niet gelden dat er een ander schip (de Far Senator) aankwam. Gelet op de onderlinge afstand tussen beide schepen deed zich geen aanvaringssituatie voor en kon de Muntgracht eerder meer stuurboord uitgaan om zo te anticiperen op een verschil tussen de koers over de grond en de kompas koers (*heading*). Betrokkene heeft alleen op zicht (en intuïtie)



genavigeerd. Dat was niet voldoende en leidde tot een *lack of situational awareness*. Bij een adequate gebruikmaking van de aanwezige nautische instrumenten waren er genoeg mogelijkheden om – rekening houdende met de actuele stroming – bij het aanlopen van de haven een koers te varen waarbij de boei zou zijn ontweken, ook bij aanwezigheid van andere binnenkomende schepen.

De boei had geplot kunnen zijn en verder had betrokkene de radar *overlay*, de *parallel index line* en de radar *ground-stabilized mode* kunnen gebruiken (in plaats van *sea-stabilized mode*).

Betrokkene heeft geen, althans onvoldoende gebruik gemaakt van de ECDIS. Betrokkene had een *safety frame* rondom het schip kunnen instellen, en kunnen zorgen dat de boeien buiten de route corridor (*x track error*) – de groene en de rode lijn – hadden gelegen, zodat hij had kunnen zien waar hij wel en niet kon varen, waarbij dan bij verkeerd varen het ECDIS alarm zou zijn afgegaan.

Het op een goede manier gebruikmaken van de nautische apparatuur behoort tot de basisvaardigheden van een officier. De koers van de Muntgracht liep rechtstreeks tussen het boeienspan 1 en 2. Ter voorkoming van een aanvaring had betrokkene ruim voor het boeienspan op de koerslijn aangegeven in de reisvoorbereiding kunnen aansturen, waardoor hij beter had kunnen zien dat de stroom het schip over bakboord wegzette. Daarbij komt dat hij er niet voor heeft gezorgd dat er uitkijk op de brug was, terwijl het aanlopen van een haven bij uitstek een potentieel gevaarlijke situatie is waarbij de bezetting op de brug op orde moet zijn.

Als gevolg van het handelen/nalaten van betrokkene is het schip tegen de boei gevaren. Betrokkene heeft verklaard dat hij het moment van de aanvaring kon horen en dat voor hem duidelijk was dat het de boei betrof. Hij had zich ervan moeten vergewissen wat het gevolg van die aanvaring was en daarbij moeten controleren of de boei er nog lag. In plaats daarvan hoopte hij dat er niets ernstigs was gebeurd en is hij twee uur doorgevaren met de boei tussen de scheepsromp en het roer. Doorvaren na een aanvaring is niet alleen laakbaar, maar ook strafbaar.



5.3 Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als eerste stuurman, met de aanvaring van de boei en het vervolgens meesleuren ervan als gevolg.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een ontzegging van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In aanmerking nemende dat betrokkene relatief weinig ervaring had en ervan blijk heeft gegeven van het gebeuren te hebben geleerd, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat na te noemen deel van de schorsing van de vaarbevoegdheid voorwaardelijk wordt opgelegd. De sanctie is daarmee gelijk aan de eis van de inspecteur.

6. **Aandachtspunten voor de praktijk**

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om er aandacht voor te vragen dat een volledige reisvoorbereiding te allen tijde van eminent belang is, dus ook bij deviaties van een tevoren geplande route, zoals in dit geval het terugkeren van een feitelijke ankerplaats naar die route. Vergelijk in dit verband het gebruik om een reisvoorbereiding te maken voor verplaatsingen binnen een haven (van havenbassin naar havenbassin). De ECDIS is hiervoor bij uitstek geschikt, omdat deze automatisch een route-check kan maken, waarop dan kan worden geanticipeerd.

7. **De beslissing**

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van zes weken;



- bepaalt dat van deze ontzegging twee 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 ontzegging ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, V.C. Engel en H.H. Pannekoek, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla, secretaris, en uitgesproken op de openbare zitting van 9 augustus 2024.

J.M. van der Klooster
voorzitter

V. Bouchla
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.