

TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAAARVERSLAG 2019



TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Damrak 387, 1012 zj Amsterdam

Telefoonnummer : 020 – 622 04 77

E-mailadres : secretariaat@tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website NL : www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website ENG : www.mdcn.nl

**TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART**



JAARVERSLAG 2019

INHOUD

Algemeen	5
Nieuwe zaken en afgehandelde zaken	6
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2019	7
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2019	18



ALGEMEEN

In 2019 zijn door het Tuchtcollege 7 zaken behandeld waaronder 2 visserij-zaken. In deze laatste zaken was het verwijt dat de schipper en de machinist hadden geprobeerd om zich aan een visserij-inspectie te onttrekken. Voorts was er een zaak tegen een kapitein waarin het Tuchtcollege aanbevelingen voor het varen in ijs-konvooi heeft gedaan. De laatste jaren werd de roep om weer aanbevelingen voor de praktijk te doen steeds luider en na intern overleg en afstemming met de Onderzoeksraad voor Veiligheid en ILT is besloten om dit – waar mogelijk – weer te gaan doen. Hoewel het formeel niet tot de wettelijke taak van het Tuchtcollege behoort, kan hierdoor wel worden bijgedragen aan het vergroten van de veiligheid van de scheepvaart.

In de vier Coral Patula-zaken zijn naast veroordelingen van de kapitein en 3 stuurlieden dan ook aanbevelingen voor met name de praktijk met gastankers opgenomen. Deze zaken waren vanwege de omvang en complexiteit zeer lastig in te plannen. Tegen de kapitein waren maar liefst negen bezwaren geformuleerd. In zijn zaak heeft voorafgaand aan de zitting een vooronderzoek plaatsgevonden.

Verderop in het jaarverslag zijn samenvattingen opgenomen van deze zeven zaken. Deze samenvattingen geven slechts een impressie van de behandelde zaken.

De volledige tekst van de uitspraken is in het Nederlands te vinden op www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl en in de Engelse taal op www.mdcn.nl.

Door ILT werden 3 nieuwe verzoekschriften ingediend.

In het verslagjaar vonden geen wijzigingen plaats op personeel gebied.

Er is regulier overleg gevoerd met de directie Maritieme Zaken, afdeling Zeevaart, van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met de Inspectie Leefomgeving en Transport, domein Scheepvaart van dat ministerie. De (plaatsvervangend) voorzitters woonden een symposium bij over ontwikkelingen in het tuchtrecht. Door het secretariaat werd het uitsprakenoverzicht verbeterd alsmede de expertise en ervaring van de leden uitgebreid in kaart gebracht, teneinde de juiste leden aan bepaalde zaken te kunnen koppelen.

In het voorjaar werd een ledenbijeenkomst gehouden. Na een bezoek aan het Scheepvaartmuseum te Amsterdam vond een inspirerend overleg met de leden plaats naar aanleiding van een in 2018 door een student gehouden enquête onder zeevarenden.

Amsterdam, 16 maart 2020



Peter Santema (voorzitter)

NIEUWE ZAKEN EN AFGEHANDELTE ZAKEN

Jaar	Verzoeken van de minister	Klachten	Voor- onderzoeken	Aantal zaken afgedaan bij voorzitters- beschikking	Aantal zaken uitspraak
2010	8	0	4	0	0
2011*	2	1	1	1	6
2012	7	0	2	1	6
2013	10	0	0	0	6
2014*	5	0	0	0	12
2015	10	0	0	0	6
2016	10	0	0	0	6
2017	10	0	0	0	12
2018	13	0	0	0	12
2019	3	0	1	0	7
Totaal	78	1	8	2	73

*In 2011 is één zaak door de minister ingetrokken en in 2014 werden twee zaken door de minister ingetrokken.

UITSPRAKEN VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2019

In alle zaken handelde het om de vraag of er sprake was van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die de betrokkene als een goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer in de zin van artikel 55a van de Wet zeevarenden.

JAN SENIOR

UITSPRAAK VAN 7 JUNI 2019
NR. 1 VAN 2019
ZAAK 2018. V10

Betrokkene: de schipper

In de nacht van maandag 28 op dinsdag 29 augustus 2017 waren inspecteurs van de NVWA voornemens om een visserij-inspectie uit te voeren aan boord van het onder Nederlandse vlag varende zeevissersvaartuig 'Jan Senior', visserijnummer ARM 7. Betrokkene was schipper, tevens wachtdoend officier op dit schip (hierna: de ARM 7), dat toen in territoriale wateren van Frankrijk voer. Hem werd onder meer verweten dat hij zich, althans de ARM 7, aan deze inspectie heeft willen onttrekken en daarbij een gevaarlijke situatie heeft laten ontstaan. Dat laatste door de netten boven/binnen te halen en door te varen terwijl een RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat), waarmee de inspecteurs aan boord van de ARM 7 werden/zouden worden gebracht, zich langs zij van de ARM 7 bevond, waardoor de RHIB met haar schroef in de netten verstrikt raakte, daardoor een draaiende beweging maakte en, met toen nog de twee bemanningsleden en één van de inspecteurs aan boord, deels onder water, achterstevoren door de ARM 7 werd meegetrokken. Betrokkene verweerde zich met de stelling dat hij de RHIB en de opvarenden niet of pas in een laat stadium had opgemerkt, zonder dat dit aan hem kon worden verweten. Volgens betrokkene heeft hij de RHIB en de inspecteurs pas gezien nadat de inspecteurs aan boord van de ARM 7 waren verschenen. Het binnenhalen van de netten, dat reeds gaande was, kon toen niet zomaar worden stopgezet, aldus betrokkene.

Het Tuchtcollege oordeelde dat ook indien wordt uitgegaan van de juistheid van wat betrokkene heeft verklaard, dit niet betekent dat hem tuchtrechtelijk geen verwijt treft. Hij heeft dan geen goede invulling gegeven aan zijn wachtdienst en niet gezorgd voor een voldoende uitkijk. Als – waar zijn standpunt op neerkomt – betrokkene niet tegelijk de netten kon halen en rekening houden met wat er rondom het schip gebeurt – waardoor hij, tijdens dat halen van de netten, onbereikbaar was voor oproepen, en lichtsignalen vanaf andere schepen miste – was het aan hem om, ofwel op andere wijze te voorzien in een goede uitkijk en een goede bereikbaarheid, ofwel af te zien van het op-/binnenhalen van de netten, aangezien de zorg voor voldoende veiligheid voorgaat.

Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein/schipper van de ARM 7. Daardoor heeft het kunnen gebeuren dat aan boord van de RHIB een zeer gevaarlijke situatie is ontstaan, waarbij de opvarenden van de RHIB voor hun leven hebben moeten vrezen.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is ten aanzien van hem een schorsing van de vaarbevoegdheid van 6 maanden opgelegd, waarvan 2 maanden voorwaardelijk. Dat was een minder zware maatregel dan door de inspecteur was geëist. Die eis was echter mede gebaseerd op verwijten waarvan de gegrondheid niet is komen vast te staan. Dat er ook nog een strafrechtelijke procedure liep en betrokkene zich mogelijk nog moest verantwoorden voor verboden netvoorzieningen heeft geen rol gespeeld bij het opleggen van voornoemde maatregel.

JAN SENIOR

UITSPRAAK VAN 7 JUNI 2019
NR. 2 VAN 2019
ZAAK 2018. V11

Betrokkene: de machinist

Casus: zie hierboven.

Het verwijt aan betrokkene die een officiersrang had en machinist was, is dat hij niet had ingegrepen teneinde de gevaarlijke situatie te voorkomen dan wel daar een einde aan te maken, door de schipper erop aan te spreken dat deze moest stoppen met diens gevaarlijke actie.

Vastgesteld is dat betrokkene in de nacht van 28 op 29 augustus 2017 aanwezig was op ARM 7 in de functie van machinist en bezig was, voor en tijdens het halen van de netten, in de bak en daarbuiten aan dek. Voldoende aannemelijk is dat hij moet hebben gemerkt – gezien en gehoord – dat er een controle op handen was, dat inspecteurs van de NVWA aan boord van de ARM 7 wilden komen en waren gekomen en dat er op luide toon bevelen werden gegeven. Dat betrokkene – die dit in eerste instantie niet zo heeft verklaard – helemaal niets heeft gezien en pas iets heeft gehoord/ gemerkt toen de motor van de ARM 7 al was gestopt, kwam niet aannemelijk voor. Uitgaande van een eerdere bekendheid van hem met de komst van de inspecteurs, had van betrokkene, gelet op diens officiersrang, mogen worden verwacht dat hij de schipper had bewogen om medewerking te verlenen aan de inspectie en daartoe de vaart uit het schip te halen en direct te stoppen met het binnenhalen van de netten.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als officier aan boord van de ARM 7. Rekening houdende met de ernst van zijn nalatigheid en wat daarvan gebleken/ voldoende aannemelijk geworden is, werd ten aanzien van hem volstaan met een waarschuwing. Dat was een veel lichtere maatregel dan geëist. Die eis was echter mede gebaseerd op verwijten waarvan de gegrondheid niet voldoende was komen vast te staan, dan wel een mate van verwijtbaarheid die niet gebleken was. Daarbij was, ten voordele van betrokkene, ook rekening gehouden met de omstandigheid dat hij niet meer werkzaam was aan boord van een schip. Dat er ook nog een strafrechtelijke procedure liep en betrokkene zich mogelijk nog moest verantwoorden voor verboden netvoorzieningen heeft geen rol gespeeld bij het opleggen van voornoemde maatregel.

Tegen beide uitspraken werd door betrokkenen hoger beroep ingesteld.

THAMESBORG

UITSPRAAK VAN 5 JULI 2019
NR. 3 VAN 2019
ZAAK 2018. V13

Betrokkene: de kapitein

Op vrijdag 16 maart 2018 voer het geladen en onder Nederlandse vlag varende schip Thamesborg in ijs konvooi in de Baltische Zee. Het konvooi bestond uit een Zweedse ijsbreker, het vrachtschip Mario L en daarachter als laatste de Thamesborg.

Rond 15:00 LT werd het ijs dikker en, na een eerste vaartvermindering van de Mario L, kwam dit schip vast te zitten in het ijs. Ondanks pogingen vanaf de Thamesborg om tijdig te stoppen en/of uit te wijken, vond er een aanvaring plaats tussen de Thamesborg en de Mario L.

De aanvaring gebeurde met weinig vaart, maar toch verloor de Mario L haar “free fall lifeboat” en liep de Thamesborg boven de waterlijn een klein scheurtje op. Niemand raakte gewond.

Op het moment van het voorval was betrokkene kapitein van de Thamesborg en op wacht op de brug. Tijdens het onderzoek was volgens inspecteur Schipper door betrokkene op diverse momenten verklaard zonder dat hem de cautie werd aangezegd. Daarom was het naar oordeel van inspecteur Schipper niet toegestaan om de betrokkene op basis van het gestelde en gevoegde in het verzoekschrift tuchtrechtelijke maatregelen op te leggen.

Volgens de inspecteur had betrokkene onvoldoende uitkijk gehouden waardoor de plotselinge vaartvermindering van de Mario L te laat werd opgemerkt; of onvoldoende afstand gehouden waardoor tijdig afstoppen onmogelijk was.

Betrokkene had – samengevat – aangevoerd dat de ijsbreker niet de juiste instructies had gegeven over de afstand en de snelheid. Als die wel waren gegeven, was het ongeval volgens betrokkene niet gebeurd.

Het Tuchtcollege overwoog dat goed zeemanschap vereist dat elk schip in een konvooi zelf een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring maakt en dat elk schip daarbij alle beschikbare middelen gebruikt. In ijs konvooi vraagt dit om actieve communicatie tussen de schepen. Het feit dat een schip in konvooi vaart doet niets af aan de zorg die een kapitein als een goed zeeman in acht behoort te nemen.

Het Tuchtcollege stelde dat betrokkene zelf verantwoordelijk was voor de snelheid die hij aanhield en voor het tijdig aanpassen van de snelheid als de heersende omstandigheden daarom vroegen. De volgorde waarbij een kleiner schip direct achter de ijsbreker vaart en een groter schip daarop volgt is gebruikelijk.

Het Tuchtcollege oordeelde dat de aanvaring tussen de Thamesborg en Mario L te wijten was aan het niet naleven van de norm van goed zeemanschap en verklaarde de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond. Omdat de Inspecteur om eerder genoemde reden geen sanctie had gevraagd, werd betrokkene geen tuchtrechtelijke maatregel opgelegd.

Aanbevelingen voor de praktijk:

Het Tuchtcollege wil een bijdrage leveren aan de veiligheid van de beroepsgroep door de norm van goed zeemanschap bij het varen in ijs konvooi te concretiseren. De verantwoordelijkheden van elk schip tot het houden van een goede uitkijk en veilige vaart en het bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat, vereisen onder meer:

1. voldoende bezetting op de brug en een heldere taakverdeling ten aanzien van navigatie, het sturen en het in de gaten houden van de afstand tot de andere schepen;
2. actieve communicatie tussen de schepen in het konvooi;
3. gebruik van een “variable range marker” (VRM) en AIS gegevens in de radar;
4. bemanning die bekwaam is in het varen in ijs konvooi, bijvoorbeeld door het volgen van een daartoe dienende cursus.

CORAL PATULA

UITSPRAAK VAN 30 OKTOBER 2019
NR. 4 VAN 2019
ZAAK 2018. V6

Betrokkene: de kapitein

Op donderdag 9 februari 2017 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. Uit het onderzoek bleek dat de Coral Patula in de voorafgaande dagen aan het ontgassen was terwijl het voor anker lag.

Van fundamentele bezwaren tegen de wijze waarop de Inspecteur het onderzoek heeft gevoerd is volgens het Tuchtcollege, anders dan de raadslieden hadden bepleit, niet gebleken. Wel was het onderzoek niet compleet geweest. Al met al oordeelde het Tuchtcollege dat er geen sprake was van ernstige schending van beginselen van een goede procesorde waarbij doelbewust of met grove veronachtzaming van de belangen van betrokkene is tekortgedaan aan zijn recht op een behoorlijk onderzoek van zijn zaak. Het beroep op niet-ontvankelijkheid van de Inspecteur in haar verzoek werd daarom afgewezen.

Het feit dat het onderzoek niet compleet was geweest, heeft er wel toe geleid dat het Tuchtcollege ten aanzien van vier van de negen bezwaren onvoldoende bewijs heeft gevonden voor de gegrondheid van de bezwaren van de Inspecteur.

Uit de wel gegrond verklaarde bezwaren blijkt dat de beslissing van betrokkene om voor anker te ontgassen onjuist was. Het Tuchtcollege sluit op zichzelf niet uit dat er bijzondere omstandigheden kunnen zijn op grond waarvan dat een betere keuze is dan varend ontgassen. Dan moet er wel sprake zijn van een ervaren bemanning en dienen daarvoor de juiste materialen aan boord te zijn. In de omstandigheden van dit geval was het geen goed zeemanschap. De Coral Patula lag aan één anker vast waardoor het voortdurend met de kop in de wind lag. Er was sprake van veel wind en deining waardoor het onmogelijk was met de wind dwars te ontgassen. Dat heeft samen met het gebruik van te korte slangen geleid tot een gevaarlijke situatie voor het schip en haar bemanning. Nadat het CO-alarm was afgegaan werd koolmonoxide gemeten in de bemanningsverblijven. Of er daadwerkelijk sprake was van koolmonoxide was overigens niet komen vast te staan aangezien onduidelijk is gebleven met welke apparatuur was gemeten en van meerdere gasmeters een *cross sensitivity* met ethyleen bekend is. Zelfs na dit incident sloeg de kapitein adviezen van anderen, die ook al tevoren hadden geadviseerd om varend te ontgassen, in de wind. Het gebruik van (langere) slangen maakte het onmogelijk om de propellor onmiddellijk te laten draaien. Als gevolg daarvan legde de kapitein zichzelf onnodig beperkingen op qua veiligheid.

Tot slot werd betrokkene verweten dat hij de mate van *readiness of the main engine* niet in de *Master's (Night) Orders* had opgenomen.

Het Tuchtcollege achtte het beroep dat betrokkene deed op de instemming van de rederij met het voor anker ontgassen onjuist. De (instemmende) e-mail was volgens hem van de operationele afdeling en van de afdelingen kwaliteit en veiligheid had hij geen advies gekregen of gevraagd. Van de op het schip aanwezige gasspecialist was hem bekend dat deze niet over nautische ervaring beschikte. De kapitein mocht zich derhalve niet gedekt beschouwen door de rederij.

Betrokkene had niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veilig-

heid van met name het schip en de bemanning ernstig in gevaar was gebracht.

In de volgende omstandigheden zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk op te leggen. Vanwege het ontbreken van duidelijke instructies van de rederij voor het ontgassen had hij de in dit geval verkeerde beslissing genomen om dat voor anker liggend te doen. Het in deze zaak bewezen geachte handelen van de kapitein had niet direct een rol gespeeld bij het ontstaan van de latere aanvaring.

De kapitein werd veroordeeld tot 8 weken ontzegging van de vaarbevoegdheid waarvan 4 weken voorwaardelijk.

Aanbevelingen voor de praktijk:

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. Aan het verschijnsel van *cross sensitivity* bij gasmeters dient meer bekendheid te worden gegeven.

CORAL PATULA

UITSPRAAK VAN 30 OKTOBER 2019
NR. 5 VAN 2019
ZAAK 2018. V7

Betrokkene: de eerste stuurman

Casus: zie hiervoor

Betrokkene had ervoor gekozen om voor het ontgassen uit te gaan van de *Cargo Operations checklist 1 – Pre-operation* volgens welke de radars moesten worden afgezet.

Bovendien had hij nagelaten om met de kapitein in deze bijzondere situatie te overleggen. Volgens het Tuchtcollege had betrokkene als eerste stuurman ook zelf moeten inzien dat het uitschakelen van de radars onder de gegeven omstandigheden niet acceptabel was.

Het uitgeschakeld zijn van de radars had mede bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring, hoewel het krabbend anker van de (onverlichte) Trueborn en het niet, althans onvoldoende, uitkijk houden aan boord van de Trueborn en de Coral Patula door de officieren van de wacht in de eerste plaats hadden geleid tot de aanvaring.

Het Tuchtcollege achtte het beroep dat betrokkene deed op andersluidende voorschriften van de rederij ongegrond. Ter zitting was gebleken dat de stukken waarop betrokkene doelde het uitzetten van de radars niet voorschrijven maar beoordelingsruimte geven om daartoe in bepaalde gevallen toe over te gaan. Onder de omstandigheden van dit concrete geval (het ontgassen duurde veel langer dan gepland, het was nacht geworden en de weersomstandigheden waren inmiddels aanmerkelijk verslechterd) was er geen gevaar voor de opvarenden of andere personen maar wel om in aanvaring te komen met losgeslagen schepen.

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

In de volgende omstandigheden zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk werd opgelegd. Betrokkene handelde uit een oogpunt van veiligheid en niet uit laakbare motieven. Zijn kennis in dit soort situaties was nog beperkt en van de kapitein kreeg hij onvoldoende steun. Ook ontbraken instructies van de rederij voor het ontgassen tijdens het voor anker liggen.

Betrokkene kreeg 4 weken ontzegging van de vaarbevoegdheid opgelegd waarvan 2 weken voorwaardelijk.

CORAL PATULA

UITSPRAAK VAN 30 OKTOBER 2019
NR. 6 VAN 2019
ZAAK 2018. V8

Betrokkene: de tweede stuurman

Casus: zie hiervoor

Hoewel betrokkene wist dat bij het houden van de wacht alle aanwezige middelen gebruikt moeten worden had hij zich erg passief opgesteld zowel ten aanzien van de order om de radars uit te laten als het feit dat hij onder die omstandigheden (nacht, geen radar, aanmerkelijk verslechterende weersomstandigheden) alleen de brugwacht moest lopen. Ook naar het oordeel van het Tuchtcollege had de kapitein hier meer leidend moeten zijn. Betrokkene werd verweten dat hij in deze bijzondere situatie had nagelaten om met de kapitein te overleggen. Als tweede stuurman had betrokkene ook zelf moeten inzien dat het uitschakelen van de radars onder de gegeven omstandigheden niet acceptabel was.

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.

Het Tuchtcollege vond dat het uitgeschakeld zijn van de radars en het door hem onvoldoende houden van uitkijk met andere middelen mede had bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring, hoewel het krabbend anker van de (onverlichte) Trueborn en het niet, althans onvoldoende, uitkijk houden aan boord van de Trueborn in de eerste plaats hadden geleid tot de aanvaring. De stelling van betrokkene dat het verlijeren van de onverlichte Trueborn (1,14 zeemijl in 6 uur) niet waar te nemen was, werd niet door het Tuchtcollege gedeeld omdat dat weliswaar niet met het blote oog maar wel met de AIS via de ECDIS had gekund.

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

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen kon niet volstaan worden met de gevorderde waarschuwing maar achtte het Tuchtcollege een berisping op zijn plaats.

In de volgende omstandigheden zag het Tuchtcollege aanleiding om geen nog zwaardere maatregel op te leggen. De kapitein had hier nagelaten om 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 zei betrokkene te hebben geleerd van dit incident.

CORAL PATULA

UITSPRAAK VAN 30 OKTOBER 2019
NR. 7 VAN 2019
ZAAK 2018. V9

Betrokkene: de derde stuurman

Casus: zie hiervoor.

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.

Het Tuchtcollege vond dat het uitgeschakeld zijn van de radars en het door hem onvoldoende houden van uitkijk met andere middelen mede had bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring, hoewel het krabbend anker van de (onverlichte) Trueborn en het niet althans onvoldoende uitkijk houden aan boord van de Trueborn in de eerste plaats hadden geleid tot de aanvaring.

Uit het voorgaande volgt dat het Tuchtcollege de stelling van betrokkene niet deelde dat het verlijeren van de onverlichte Trueborn (1,23 zeemijl in het eerste uur van zijn 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, werd door de kapitein betwist en ging in ieder geval niet op voor de avond voorafgaand aan de aanvaring, omdat de radars volgens het rapport van de rederij toen grotendeels aan hadden gestaan.

In de volgende omstandigheden zag het Tuchtcollege aanleiding om als maatregel slechts een waarschuwing op te leggen. De kapitein had 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 zei betrokkene te hebben geleerd van dit incident dat zich in zijn nog prille loopbaan had voorgedaan. Vanwege die beperkte ervaring diende ook in positieve zin vermeld te worden dat hij na het incident adequaat gehandeld had.

Aanbevelingen voor de praktijk:

1. 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.
2. De kennis van radars/ AIS /ECDIS en hun integratie moet worden verbeterd. AIS blijft zichtbaar op radars die op *stand-by* staan.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2019

VOORZITTER

P.C. Santema
Senior rechter A rechtbank Rotterdam

PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS

J.M. van der Klooster
Senior raadsheer gerechtshof Den Haag

W. van der Velde
*Lector Maritime Law aan het Maritiem Instituut
Willem Barentsz*

LEDEN

E.R. Ballieux
Kapitein

E.R. Ijssel de Schepper
Kapitein

C. Kuiken
Scheepsofficier

H. van der Laan
Kapitein

R.A. Oppelaar
Kapitein

R.E. Roozendaal
Kapitein

C.R. Tromp
Kapitein

D. Willet
Hoofdwerktuigkundige

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

J.L. Schot
Schipper ter zeevisserij



P.L. van Slooten
Schipper ter zeevisserij

J.W.T.C. de Vreugd
*Hoofdwerktuigkundige ter zeevisserij
(diepzeevisserij)*

PLAATSVERVANGENDE LEDEN

A. Aalewijnse
Hoofdwerktuigkundige

J. Berghuis
Kapitein

G. Jansen
Hoofdwerktuigkundige

T.W. Kanders
Scheepsofficier

O.F.C. Magel
Kapitein

D. Roest
Kapitein

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier

J. van Vuuren
Kapitein

J.K.J. Bout
Schipper ter zeevisserij

H. Hakvoort
Schipper ter zeevisserij

H.J. Ijpma
Schipper ter zeevisserij

H. Schaap
Oud-Schipper ter zeevisserij

T.S. de Groot
Registerloods

R.J.N. de Haan
Registerloods

T. Hamburger
Hydrograaf

A.J. de Heer
Oud-Reder

N.P. Kortenoeven-Klasen
Hydrograaf

J. Preesman
Oud-Waterbouwkundige

C.J.M. Schot
Reder

E. E. Zijlstra
Waterbouwkundige

SECRETARIS

E.H.G. Kleingeld

PLV. SECRETARIS

D.P.M. Bos



