



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN  
14 JULI 2023 (NR. 6 VAN 2023) IN DE ZAAK 2023.V1–HELGE**

Op het verzoek van:

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

tegen

M.A.D. S.,  
**betrokkene.**

**1. Het verloop van de procedure**

Op 3 februari 2023 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. B.A.C van Geest voornoemd (nader te noemen: de Inspecteur), gericht tegen betrokkene als eerste stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Helge. Bij het verzoekschrift waren 33 bijlagen 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.

Op 5 april 2023 heeft het Tuchtcollege van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 16 juni 2023 om 09:45 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 16 juni 2023. Voor verzoeker is op de zitting verschenen: de Inspecteur.

Betrokkene heeft via een videoverbinding vanuit de Filipijnen deelgenomen aan de zitting. Hij is gehoord met bijstand van een tolk.

## **2. De aanleiding**

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

In de vroege ochtend van 9 september 2022 was het ms Helge onderweg van Antwerpen naar Heroya (Noorwegen). De wind was Oost 7 bft, er stond een ruwe zee bij een matige deining, het was donker en het regende, maar het zicht was goed. De Helge had een voorliggende koers van rond de 035 graden, een SOG van circa 8 knopen en voer op volle zee, ongeveer 20 mijl west van de Deense kust. Om 05.20 uur LT(=BT) werd de Helge aan stuurboord achter aangevaren door het oplopende schip, Wild Cosmos, dat een SOG van circa 17 knopen had. Ballastwatertank 3 SB, ballastwatertank 4 SB en de machinekamer van de Helge raakten lek en liepen vol water. De Helge kreeg steeds meer slagzij over stuurboord en trim achterover, kreeg een black-out en was N.U.C. Om 06.00 uur verliet de bemanning de Helge en ging in een reddingsvlot. Na 30 minuten arriveerde een reddingshelikopter die de bemanning uit het reddingsvlot hees en naar Esbjerg bracht. De Helge is niet gezonken. Het schip werd naar Esbjerg gesleept waar het op 10 september 2022 arriveerde.

De Helge (IMO nummer 9677404) is een Nederlands multipurpose dry cargo schip, varend voor rederij MF Shipping. Het schip is in het jaar 2013 gebouwd, is 89 meter lang en 13,35 meter breed en heeft een laadvermogen



van 2911 bruto tonnage. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 7 personen. Dat is inclusief betrokkene, die dienst deed als eerste stuurman.

### **3. De bezwaren van de Inspecteur**

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als eerste stuurman gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet Zeevarenden). Het bezwaar is opgebouwd uit een aantal elementen, die hierna bij de overwegingen onder punt 5 worden beoordeeld.

Als specifieke voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

#### **COLREG – rule 5**

Every vessel shall at all times maintain a proper look-out by sight and hearing as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.

#### **COLREG – rule 7**

- (a) Every vessel shall use all available means appropriate to the prevailing circumstances and conditions to determine if risk of collision exists. If there is any doubt such risk shall be deemed to exist.
- (b) Proper use shall be made of radar equipment if fitted and operational, including long-range scanning to obtain early warning of risk of collision and radar plotting or equivalent systematic observation of detected objects.
- (c) Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.
- (d) In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:



- (i) such risk shall be deemed to exist if the compass bearing of an approaching vessel does not appreciably change;
- (ii) such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large vessel or a tow or when approaching a vessel at close range.

#### **COLREG – rule 17**

- (a)
  - (i) Where one of two vessels is to keep out of the way the other shall keep her course and speed.
  - (ii) The latter vessel may however take action to avoid collision by her manoeuvre alone, as soon as it becomes apparent to her that the vessel required to keep out of the way is not taking appropriate action in compliance with these Rules.
- (b) When, from any cause, the vessel required to keep her course and speed finds herself so close that collision cannot be avoided by the action of the give-way vessel alone, she shall take such action as will best aid to avoid collision.
- (c) A power-driven vessel which takes action in a crossing situation in accordance with sub-paragraph (a)(ii) of this Rule to avoid collision with another power-driven vessel shall, if the circumstances of the case admit, not alter course to port for a vessel on her own port side.
- (d) This Rule does not relieve the give-way vessel of her obligation to keep out of the way.

#### **STCW code part A/part 4-1**

- 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, as amended.
  
- 43** The officer in charge of the navigational watch shall take frequent and accurate compass bearings of approaching ships as a means of early



detection of risk of collision and shall bear in mind that such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large ship or a tow or when approaching a ship at close range. The officer in charge of the navigational watch shall also take early and positive action in compliance with the applicable International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended and subsequently check that such action is having the desired effect.

Ook zijn volgens de Inspecteur de relevante procedures uit hoofdstuk 5 van het Quality System van **Marin Ship Management (MF Shipping Group)** niet of niet geheel gevolgd.

De op de zitting gewijzigde eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van acht weken waarvan vier weken voorwaardelijk.

#### 4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft (de elementen van) het bezwaar van de Inspecteur erkend, maar acht de oorspronkelijke, in het verzoekschrift geformuleerde, eis te streng en buitensporig, omdat:

- hij nog maar twee maanden de functie van eerste stuurman had;
- hij op het moment van het ongeval bezig was met het vereiste papierwerk;
- hij altijd een goede staat van dienst heeft gehad, met redelijk goede beoordelingen;
- hij ervan overtuigd was dat de Wild Cosmos ver uit zijn buurt zou blijven bij het inhalen of altijd een veilige passeerafstand zou aanhouden;
- de vorige uitkijk en de tweede stuurman ook hadden gefaald door niet te waarschuwen voor de oplopende Wild Cosmos;
- hoewel het waar is dat hij er niet in is geslaagd te voorkomen dat het schip van achteren werd aangevaren, dit niet per se betekent dat hij onzorgvuldig heeft gehandeld;



- hij nog maar net een uur de wacht had, toen de Wild Cosmos het schip naderde met een toenemende snelheid en zonder enige waarschuwing vooraf;
- hij er spijt van heeft dat hij de aanvaring niet heeft kunnen vermijden en te veel gefocust was op het papierwerk;
- hij veel heeft geleerd van het incident;
- hij vanwege het ongeval is ontslagen – op de zitting verklaarde betrokkene in antwoord op de vraag van de Inspecteur overigens dat hij (vanwege het ongeval) zelf ontslag heeft genomen – en nu al bijna zeven maanden werkloos is waar zijn gezin onder lijdt;
- hij niet de intentie had om regels en normen te schenden.

## **5. Het oordeel van het Tuchtcollege**

### De bewijsmiddelen

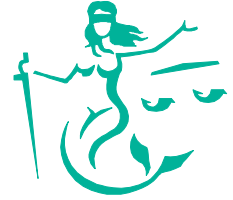
Bij de beoordeling van het verzoek neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

- A. De verklaring van betrokkene op de zitting, waarin hij alle elementen van het bezwaar van de Inspecteur heeft erkend.
- B. De verklaring van de matroos op de Helge, over het ongeval voor zover inhoudend:

“04.30: (not sure exact time chief mate instructed me to go down and take rest because I’m not feeling well due to my mother condition).  
05.20: collision big bang then followed by general alarm & immediately proceed to the bridge with lifejacket & immersion suit.”
- C. Het interne onderzoeksrapport van de aanvaring, met daarin op pagina 14 onder meer de volgende conclusies die het onderzoeksteam heeft getrokken:

“On MV Helge several coinciding factors contributed to the bridge team not recognizing the risk of collision. Those factors are:

  - Inadequate safe navigation was executed by the bridge team, which resulted in lack of situational awareness



- Bridge team was incomplete due to absence lookout [...]
- OOW observed MV Wild Cosmos on the ECDIS and assumed that the vessel would pass clear based on the CPA of the AIS
- No cross check was made of the target with all available means
- Radar was off-center and therefore the target was not visible on the radar
- Only one radar was switched on
- On the radar [...] safe guard(s), auto plot functions were not used [en kennelijk ook niet de radar overlay functie op de ECDIS, toev. TvdS]
- OOW executed other duties and was distracted from his navigational watch
- BNWAS was switched off, the OOW was not triggered [to] execute his watch”

#### Overwegingen

Betrokkene heeft het door de Inspecteur tegen zijn doen en laten gemaakte bezwaar erkend. Mede in aanmerking genomen de verklaring van de matroos en de conclusies in het interne onderzoeksrapport, betekent dit dat in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende is gebleken:

1. Betrokkene heeft de uitkijk tijdens de donkere uren naar diens hut gestuurd en hem niet vervangen.
2. In plaats van vervolgens tenminste zelf goede uitkijk te houden heeft betrokkene ook dat nagelaten.
3. Betrokkene heeft ten onrechte op basis van AIS gegevens van de Wild Cosmos op de ECDIS aangenomen dat er geen gevaar voor aanvaring was.
4. Betrokkene heeft geen gebruik gemaakt van de radar(s) om het eventuele gevaar voor een aanvaring door de Wild Cosmos te bepalen.
5. Betrokkene heeft geen maatregelen genomen ter vermijding van een aanvaring, ook niet toen de Wild Cosmos zo dichtbij was dat een



aanvaring door een handeling van de Wild Cosmos alléén niet kon worden vermeden.

6. Betrokkene was afgeleid door “papierwerk” vlak voor de aanvaring.

Deze nalatigheden en gedragingen, die de elementen vormen van het bezwaar van de Inspecteur, hebben bijgedragen tot de aanvaring. Het bezwaar van de Inspecteur is dus gegrond.

Het behoeft geen betoog dat de (niet onder Nederlandse vlag varende) Wild Cosmos, als oplopend schip, goed vrij had moeten blijven van de Helge. Als dienstdoende eerste stuurman van de Helge heeft echter ook betrokkene een aandeel gehad in het ontstaan van de aanvaring. Hij heeft onder meer de COLREG-rules 5, 7 en 17 niet nageleefd; zou hij die en de overige door de Inspecteur genoemde voorschriften wel hebben nageleefd dan had hij de aanvaring kunnen voorkomen.

Toegevoegd wordt nog het volgende. De Helge was onderweg van Antwerpen naar Heroya (Noorwegen). Dat is een druk vaargebied, waarin langzaam varende schepen worden opgelopen door sneller varende schepen, die eenzelfde koers volgen. De Helge voer relatief langzaam: 8 knopen. Een en ander had aan boord van de Helge eens te meer reden moeten zijn om op te letten wat er achter het schip gebeurde. Dat is hier onvoldoende gebeurd.

Betrokkene heeft op de ECDIS wel het AIS signaal gezien van een oplopend schip, de Wild Cosmos, toen nog op ongeveer vijf mijl achter de Helge met een (AIS) CPA van 0,5 – 1,0 mijl. Betrokkene veronderstelde dat de Wild Cosmos vrij zou blijven van de Helge. Hij heeft dit niet via een oproep gecheckt.

Voor de uitkijk moest gebruik worden gemaakt van de radar. Van de radars stond echter alleen de x-band radar bij op een bereik van 12 mijl, off center (9NM vooruit en 3 NM achteruit), true vector en relative trail. De radar instellen op 3 mijl achterom (off center) is geen “long range scanning”. Er is





dan te weinig zicht op wat er achter het langzaam varende schip gebeurt. Dit kan verklaren waarom betrokkene de Wild Cosmos niet op de radar heeft gezien. In plaats van “radar off center” had “radar center” moeten worden gebruikt, om op die manier goed zicht achter het schip te houden.

Betrokkene had ook moeten zorgen voor een goede uitkijk. In plaats daarvan heeft hij de uitkijk, toen het nog donker was, van de brug gestuurd en niet vervangen door een andere uitkijk en heeft hij ook zelf niet voldoende uitkijk gehouden, maar is hij papierwerk gaan doen.

Wat betrokkene ter verdediging heeft aangevoerd zijn omstandigheden die naar zijn mening maken dat de eis van de Inspecteur ‘te streng en buitensporig’ is. Aan de gegrondheid van het bezwaar zelf doen die omstandigheden niet af.

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop levert een overtreding op van het bepaalde in 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 de verantwoordelijkheden passend bij zijn functie van eerste stuurman. De aanvaring met alle gevolgen van dien is hierdoor niet voorkomen. Gelukkig zijn er geen ernstige persoonlijke ongelukken gebeurd.

Gezien de ernst van de gebleken nalatigheden is een schorsing van de vaarbevoegdheid voor de door de Inspecteur ter zitting voorgestelde duur op zijn plaats.



Die duur is korter dan door de Inspecteur aanvankelijk geëist. Aanleiding tot die vermindering vormden onder andere de omstandigheden (i) dat betrokkene zich tijdens het onderzoek steeds coöperatief heeft opgesteld en (ii) er bovendien blijkt van heeft gegeven het verkeerde van zijn (doen en) nalaten in te zien en er lering uit te hebben getrokken. Het Tuchtcollege is het ermee eens dat dit in het onderhavige geval verzachtende omstandigheden zijn en meent dat om die reden kan worden volstaan met het opleggen van een deels voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van de hierna nader te melden duur.

#### **6. Aandachtspunten voor de praktijk**

Naar aanleiding van de onderhavige aanvaring noteert het Tuchtcollege als aandachtspunt dat bij het varen met een relatief lage snelheid in een druk vaargebied vooral ook moet worden gelet op achterop komend scheepvaartverkeer. Het verdient daarbij aanbeveling om de radar in te stellen op “radar center” (en niet op “radar off center”), om op die manier goed zicht achter het schip te houden.



## **7. De beslissing**

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van acht (8) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing vier (4) weken niet ten uitvoer zullen 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. J.M. van der Klooster, voorzitter, W.A. Barten en R.A. Oppelaar, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla, secretaris, en uitgesproken op de openbare zitting van 14 juli 2023.

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.