



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN  
19 JULI 2024 (NR. 8 VAN 2024) IN DE ZAAK 2024.V1-CORA JO**

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

O. N.,  
**betrokkene.**

**1. Het verloop van de procedure**

Bij een door het Tuchtcollege op 7 februari 2024 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft ing. K. van der Wall voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Cora Jo.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met 13 bijlagen, alsmede een videobestand) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is op 16 april 2024 een verweerschrift ontvangen. De voorzitter heeft bepaald dat de zitting zal plaatsvinden op 24 mei 2024 om 14.00 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 24 mei 2024. Voor verzoeker is op de zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall, vergezeld van haar collega ing. B.A.C. van Geest.

Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit Ierland aan de zitting deelgenomen. Hij is bijgestaan door een tolk Oekraïens–Nederlands.

## **2. De aanleiding**

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

Op 19 oktober 2023 voer het schip de Cora Jo met beperkt zicht vanwege zware sneeuwval in de tegengestelde verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel van Norra Kvarken, in Zweedse wateren. Dit was een bewuste keuze van de kapitein, die tevens officier van de wacht was.

De Cora Jo (IMO nummer 9268875) is een Nederlands multi-purpose droge ladingschip, eigendom van Eems Beheer XVI B.V. te Delfzijl. Het schip is in het jaar 2006 gebouwd, is 111,40 meter lang en 13,35 meter breed.

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

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein 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. Ondanks slecht zicht vanwege zware sneeuwval, koos betrokkene ervoor om in de verkeerde verkeersbaan door het verkeersscheidingsstelsel van Norra Kvarken te varen. Daarbij heeft betrokkene geen, dan wel onvoldoende rekening gehouden met de volgende factoren:



- a. Er was sprake van beperkt zicht door sneeuwval;
- b. Door zware sneeuwval kon er storing op de radar zijn, waardoor de radarwaarneming bemoeilijkt kon worden.

Door zo te navigeren, heeft betrokkene niet alleen de afstand tot de CEMSEA III vergroot, maar daarbij juist ook een groot risico genomen. Het kon namelijk niet uitgesloten worden dat er ander scheepvaartverkeer in de zuidwestelijke richting voer dat niet op de radar zichtbaar was en door het beperkte zicht ook niet tijdig visueel ontdekt kon worden.

2. Ondanks slecht zicht vanwege zware sneeuwval en het varen in een tegengestelde verkeersbaan van een VSS, was er geen uitkijk op de brug aanwezig.

- 3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift:

**Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel**

Artikel 343, lid 1: De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande voorschriften ter verzekering van de zeewaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

**COLREG 1972, Part B, Section I, Rule 5: Look-out**

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.

**STCW Code Part A, Chapter VIII, Part 4 – Watchkeeping at sea**

- 16 [...] The officer in charge of the navigational watch may be the sole lookout in daylight provided that, on each such occasion:
1. the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;



2. full account has been taken of all relevant factors, including, but not limited to:

- state of weather;
- visibility;
- traffic density;
- proximity of dangers to navigation;
- the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes; and

3. assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

**COLREG 1972, Part B, Section I, Rule 8: Action to avoid Collision**

c. If there is sufficient sea room, alteration of course alone may be the most effective action to avoid a close-quarters situation provided that it is made in good time, is substantial and does not result in another close-quarters situation.

e. If necessary to avoid collision or allow more to assess the situation, a vessel shall slacken her speed or take all way off by stopping or reversing her means of propulsion.

**COLREG 1972, Part B, Section I, Rule 10: Traffic Separation Schemes**

b. A vessel using a traffic separation scheme shall:

- (i) proceed in the appropriate traffic lane in the general direction of traffic flow for that lane;
- (ii) so far as practicable keep clear of a traffic separation line or separation zone

**COLREG 1972, Part B, Section III, Rule 19: Conduct of Vessels in Restricted Visibility**

b. Every vessel shall proceed at a safe speed adapted to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility. [...]

c. Every vessel shall have due regard to the prevailing circumstances and conditions of restricted visibility when complying with the Rules of Section I



of this Part.

### **SOLAS Chapter V, Regulation 10**

7. A ship shall use a mandatory ships' routing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routing system. Any such reason shall be recorded in the ships' logbook.

### **IMO Resolution A.1106(29) Revised guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AIS) – Annex**

#### **2 CAUTION**

Not all ships carry AIS.

The OOW should always be aware that other ships, in particular leisure craft, fishing boats and warships, and some coastal shore stations including VTS centres, might not be fitted with AIS.

The OOW should always be aware that AIS fitted on other ships as a mandatory carriage requirement might, under certain circumstances, be switched off on the master's professional judgement.

**32** The OOW should always be aware that other ships, in particular leisure craft, fishing boats and warships, and some coastal shore stations including VTS centres, might not be fitted with AIS.

**33** The OOW should always be aware that other ships fitted with AIS as a mandatory carriage requirement might switch off AIS under certain circumstances by professional judgement of the master.

**34** In other words, the information given by the AIS may not be a complete picture of the situation around the ship.

3.3 Op de zitting licht de inspecteur toe dat zij in samenspraak met de maritieme politie bij deze overtreding heeft gekozen voor het tuchtrecht in plaats van het strafrecht. Behalve dat er werd gevaren onder Nederlandse vlag, waren er geen Nederlandse partijen bij betrokken. Betrokkene komt uit



Oekraïne en de reder is een lers bedrijf. Het zag er niet naar uit dat de Cora Jo op korte termijn in Nederland was en er waren geen mogelijkheden om betrokkene telefonisch te verhoren en op de juiste manier zijn identiteit vast te stellen. Bovendien was er (volgens de inspecteur) bij deze overtreding onzeemanschappelijk gehandeld. Het was om deze specifieke redenen en geen beleidskeuze om de zaak aan te brengen bij het Tuchtcollege.

3.4 De eis van de inspecteur luidt: een onvoorwaardelijke geldboete van € 1.750,00. De inspecteur sluit daarbij aan bij de transactie die het Openbaar Ministerie (OM) zou aanbieden.

#### **4. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene erkent dat hij de verkeerde verkeersbaan is opgegaan. Dat had hij gedaan, omdat er volgens hem geen verkeer binnenkwam op de andere verkeersbaan en hij zo een minimale afstand van 0,5 nm kon aanhouden ten opzichte van een ander schip, de CEMSEA III.

Achteraf gezien vindt betrokkene dat het beter zou zijn geweest als hij zou hebben besloten om even te vertragen om een veilige afstand te bewaren of om een rondtorn over bakboordzijde te maken alvorens het TSS in te gaan, waardoor de afstand groter zou zijn geworden. Betrokkene denkt dat de oorzaak de menselijke factor was, in die zin dat hij zich ten onrechte heeft geconcentreerd op handhaven van alleen een veilige CPA.

Betrokkene betwist dat er geen uitkijk was op de brug. De uitkijk stond niet in het logboek genoteerd, maar was er wel. Betrokkene voert aan dat het ook een les voor hem is, dat hij nauwgezet moet zijn bij het invoeren van gegevens in het logboek.



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

### **5.1 De 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, voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven:**

De feiten die worden genoemd bij de korte beschrijving van het ongeval op pagina drie van het verzoekschrift zijn juist. Ik ben het eens met het bezwaar van de inspecteur. Ik heb ervoor gekozen om in de verkeerde verkeersbaan te gaan varen en ik heb daarbij onvoldoende rekening gehouden met het beperkte zicht en met mogelijke storing op de radar door zware sneeuwval. Ik was meer gefocust op de CPA van het schip en een ander schip, de CEMSEA III, om niet dichterbij dan 0,5 mijl in de nabijheid daarvan te komen. De CEMSEA III voer dwars aan SB op een afstand van 0,5 nm op dezelfde koers met zo'n 0,2 kt sneller en naderde de Cora Jo. Zodra de afstand meer dan 0,5 nm groter werd, keerde de Cora Jo terug op de juiste verkeersbaan. U vraagt of het niet een betere oplossing zou zijn geweest om snelheid te minderen in plaats van te kiezen voor het varen door de verkeerde verkeersbaan. Ja, ik heb uitgelegd in mijn brief dat ik dat achteraf ook vond en dat het ook beter zou zijn geweest als ik eerder over bakboord rond was gegaan. Dan zou de CEMSEA III de Cora Jo met hogere snelheid hebben kunnen inhalen. Ik realiseerde mij dat ik mij bevond in een gebied waar ik niet mocht komen, maar toen het minder sneeuwde had ik beter zicht en zag ik – ook op de radar – dat er geen schepen waren. Ik ben het met de inspecteur eens dat ik op deze manier het risico heb genomen dat ik andere schepen niet tijdig zou ontdekken.

Er was wel een uitkijk aanwezig op de brug, alleen ben ik vergeten om dit te noteren in het logboek. Dat was een matroos. Ik had hem gevraagd om op de brug te komen, omdat het zicht minder werd. Hij kwam tussen 8:15 en 8:20 uur op de brug. De momenten in het logboek dat er wel een uitkijk staat



genoteerd, zijn verplichte momenten van uitkijk in het donker. Overdag is er alleen een uitkijk als het zicht slecht is.

Ik ben in 1982 begonnen met varen. Sinds 2005 ben ik stuurman en sinds 2011 kapitein. Ik heb nooit eerder een overtreding gemaakt en ik hoop dat dit de laatste is. Ik vaar op Nederlandse schepen sinds 2009. Ik werk nog steeds voor een Nederlandse reder. De reder heeft geen maatregelen genomen naar aanleiding van deze overtreding.

Ik erken dat ik een overtreding heb begaan. Ik heb lang en vaak nagedacht over wat er is gebeurd. Ik ben het ermee eens dat mij een boete wordt opgelegd en ik ben bereid om die door de inspecteur voorgestelde boete te betalen.

B. De “Incident Report Info” van de Swedish Maritime Administration met een screenshot (bijlage 4 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“Incident date and time: 2023-10-19 07:07

Report vessel: CORA JO

Geographical Area: TSS in Norra Kvarken

Vessel Traffic Rules Infringement Description:

Traffic separation schemes B.(I) Proceed in the appropriate traffic lane.

CORA JO PROCEEDS IN WRONG TRAFFIC LANE IN 'TSS IN NORRA KVARKEN'.

SWEDEN TRAFFIC INFORMED OOW ABOUT THE VIOLATION ON VHF 16/62.

OOW INFORMED SWEDEN TRAFFIC THE REASON WAS TO AVOID CLOSE SITUATION TO NEARBY VESSEL.”

C. Het logboek (bijlage 8 bij het verzoekschrift) met daarin genoteerd op 19 oktober 2023:

“Took SW traffic lane to avoid close quarters with CEMSEA III visibility -0,2 snow batches”.





## 5.2 Overwegingen

Het bezwaar is gegrond. Bewezen is dat betrokkene, als ervaren kapitein, er bewust voor heeft gekozen om in de verkeerde verkeersbaan te gaan varen en daarbij onvoldoende rekening heeft gehouden met het beperkte zicht en met mogelijke storing op de radar door zware sneeuwval. Betrokkene heeft dit ook zelf erkend. Zoals betrokkene (achteraf) zelf aangeeft had hij op andere manieren kunnen en moeten uitwijken voor de CEMSEA III. Hij had snelheid kunnen minderen en de CEMSEA III kunnen laten passeren. Niet is bewezen dat er geen uitkijk was op de brug. Betrokkene heeft op de zitting verklaard dat er een matroos op de uitkijk stond, maar dat hij was vergeten om dit in het logboek te noteren omdat het geen verplicht moment van noteren was. Mede gelet op de toelichting op de zitting van de inspecteur, dat het tweede element van het bezwaar niet heeft bijgedragen tot het bepalen van de hoogte van de boete, maakt dit niet dat het Tuchtcollege de door de inspecteur geëiste boete zal verlagen. Betrokkene vaart al sinds 2009 op schepen onder Nederlandse vlag, komt niet in financiële moeilijkheden door de boete en gaat zelf ook akkoord met de (hoogte van de) boete.

## 5.3 De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein. Gelukkig heeft dit niet geleid tot een aanvaring.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een boete van na te noemen hoogte op zijn plaats. Ook het Tuchtcollege sluit voor de hoogte van de boete aan bij de transactie die het Openbaar Ministerie (OM) zou aanbieden als de zaak voor de strafrechter zou zijn aangebracht (zoals blijkt uit de e-mail van 31 januari 2024 van het OM aan de inspecteur).



## **6. De beslissing**

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde eerste element van het bezwaar gegrond en het tweede ongegrond;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 1.750,00, met bepaling dat deze geldboete dient te worden betaald binnen drie maanden na heden.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, O.F.C. Magel en C.R. Tromp, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla, secretaris, en uitgesproken op de openbare zitting van 19 juli 2024.

P.C. Santema  
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.