



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
8 SEPTEMBER 2023 (NR. 7 VAN 2023) IN DE ZAAK 2022.V10-ALASKABORG**

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

A.N. V.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 31 augustus 2022 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. B.A.C van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Alaskaborg. Bij het verzoekschrift waren 22 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 20 december 2022 is van betrokkene een verweerschrift met bijlage ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 14 juli 2023 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 14 juli 2023. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. B.A.C. van Geest.

Betrokkene heeft via een videoverbinding deelgenomen aan de zitting. Hij is gehoord met bijstand van een tolk. Als raadsman was aanwezig mr. A. Jumelet.

2. De aanleiding

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

De Alaskaborg was op 07-02-2022 om 21.10 BT (08-02-2022 GMT 02.10) uit Baie Comeau, Canada, vertrokken met als bestemming Rotterdam. De lading bestond uit *crushed carbone anodes*, verdeeld over de twee ruimen. Tijdens het laden van de Alaskaborg sneeuwde het hard. Tijdens het laden van ruim 1 sneeuwde het minder hard dan bij het laden van ruim 2.

Op 09-02-2022 om 18.30 BT (22.30 GMT) ging op de Alaskaborg het bilge alarm (hierna: het alarm) af van de lensput bakboord voor in ruim 2. Het schip voer toen zuid van Newfoundland. Betrokkene, de HWTK en de eerste stuurman overlegden met elkaar en concludeerden dat het alarm werd veroorzaakt door smeltende sneeuw in het ruim of door binnendringend water. Door het rollende en stampende schip vonden zij het te gevaarlijk om bemanningsleden aan dek en in het ruim te laten gaan voor inspectie. Zij waren het erover eens om de, inmiddels bijgezette, *bilge ejector* bij te laten staan op de betreffende lensput en dat vol te houden tot de volgende morgen of totdat het weer beter zou zijn.

De volgende ochtend 10-02-2022 om 08.00 BT (11.00 GMT) werd de *bilge ejector* gestopt. De eerste stuurman ging met dekbemanning in ruim 2 en ontdekte dat er een gat zat in brandstoftank 7SB waaruit VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*, hierna: olie) lekte. Die olie vermengde zich met de lading en liep ook in de lensput BB voor. Hierdoor werd eerder het alarm veroorzaakt.



Het gat in de brandstoftank was veroorzaakt doordat de sjorringen (d-ringen) van een tussendeck-luik waren losgebroken en als gevolg daarvan het tussendeck-luik in het ruim was gevallen tegen de wand van brandstoftank 7SB aan.

Een deel van de gelekte olie was overboord gepompt gedurende de ruim 12 uur dat er onafgebroken werd gelensd op de bilge put bakboord voor in ruim 2.

De Alaskaborg (IMO nummer 9466374) is een Nederlands General Cargo Ship, varend voor rederij Wagenborg Shipping B.V. Het schip is in het jaar 2012 gebouwd, is 133,36 meter lang en 21,50 meter breed en heeft een laadvermogen van 11885 brutoton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 14 personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als kapitein 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 van de inspecteur tegen betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. Betrokkene overwoog geen andere, mogelijke oorzaak van het alarm op slechts één lensput, anders dan dat het veroorzaakt zou zijn door smeltende sneeuw of door binnendringend water.
2. Betrokkene gaf de order om de reeds bijgezette *bilge ejector* bij te laten staan tot de volgende ochtend of totdat het weer beter was, terwijl hij niet wist wat er overboord werd gepompt.
3. (Op de zitting als volgt gewijzigd:) Onder het gezag van betrokkene is een deel van 55 m³ VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*) de Atlantische Oceaan in gepompt.



Op de zitting heeft de inspecteur zijn belangrijkste bezwaren als volgt samengevat.

Door verkeerde aannames heeft betrokkene gedurende ruim 12 uur de *bilge ejector* op de lensput BB voor van ruim 2 bij laten staan, zonder dat hij zich ervan had vergewist wat er daarmee overboord ging. Daardoor heeft hij een hoeveelheid olie in de Atlantische Oceaan doen terechtkomen.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

STCW part 4 – watchkeeping at sea

Protection of marine environment

12 The master, officers and ratings shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

MARPOL Annex I, Chapter V

Regulation 37 – Shipboard Oil Pollution Emergency plan

Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Artikel 5

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden ter bescherming en behoud van het milieu regels gesteld met betrekking tot:

a. Verboden lozingen van schadelijke stoffen in zee vanaf schepen

Besluit voorkoming verontreiniging door schepen

Artikel 29 verboden lozingen onder het MARPOL verdrag

1. Het is verboden vanaf een schip olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage I van het Verdrag in zee te lozen, [...].

De eis van de inspecteur 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 betwist dat hij in strijd heeft gehandeld met artikel 55a van de Wet zeevarenden en de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht heeft genomen. Hij heeft daartoe – samengevat – het volgende aangevoerd.

ten aanzien van het eerste bezwaar

Het had gesneeuwd tijdens het laden van de Alaskaborg, tijdens het laden van ruim 1 minder hard dan tijdens het laden van ruim 2. Op 9 januari 2022 bevond de temperatuur zich (overdag) boven het vriespunt, waardoor de sneeuw kon smelten. De sneeuw heeft ook kunnen smelten door verhitting van de brandstoftanks.

Verder was eerder meegemaakt dat de luiken op het schip lekkage vertoonden.

Om deze redenen mocht betrokkene na overleg met de HWTK en de eerste stuurman tot de conclusie komen dat het alarm werd veroorzaakt door smeltende sneeuw of door binnendringend water in ruim 2. Er was voor betrokkene geen enkele aanleiding om rekening te houden met lekkende brandstoftanks die grenzen aan ruim 2. Het was voor betrokkene ook niet voorzienbaar dat het tussendek-luik zou losbreken en uiteindelijk een gat zou veroorzaken in brandstoftank 7SB, waardoor olie zou lekken in ruim 2. Het tussendek-luik was naar behoren vastgesjord en ook geïnspecteerd. Dat het SOPEP manual diverse oorzaken behandelt van (olie)lozingen, maar niet het scenario dat de bemanning lekkende olie van een brandstoftank uit een ruimlensput overboord pompt, onderstreept dat dit geen alledaags scenario is waarmee betrokkene rekening had moeten houden. Het is normaalgesproken zo dat de *bilge ejector* wordt bijgezet als er water in het ruim zit.

ten aanzien van het tweede bezwaar

Na onderling overleg met de HWTK en de eerste stuurman is betrokkene tot de conclusie gekomen dat het, onder de omstandigheid van een hevig rollend en stampend schip, met zeewater op dek, waarbij de deining uit



verschillende, in het donker moeilijk te beoordelen richtingen kwam, te gevaarlijk, onverantwoord en niet veilig zou zijn om bemanningsleden aan dek dan wel in het ruim te laten gaan voor inspectie. Daarom werd besloten om te wachten met inspectie tot de volgende ochtend of tot het weer verbeterde. Betrokkene was in de veronderstelling dat er water overboord werd gepompt. Het *bilge* systeem van de Alaskaborg heeft geen filter om te kunnen controleren wat er overboord wordt gepompt.

ten aanzien van het derde bezwaar

Betrokkene erkent dat er olie overboord is gepompt, maar verwijst naar het door hem overgelegde expertiserapport waarin geconcludeerd wordt dat het niet voor de hand ligt dat veel olie overboord is gepompt en waarschijnlijk veel olie in het ruim is gebleven (*“it seems unlikely that much fuel oil was actually pumped by the ejector out of the hold and we would expect that much of the 55 mt remains in the hold”*).

Voor het geval het Tuchtcollege oordeelt dat het verzoek geheel of gedeeltelijk gegrond wordt verklaard, verzoekt betrokkene om met het volgende rekening te houden.

Betrokkene is *“first offender”*.

Betrokkene heeft zodra hij op de hoogte was van het ongeval, adequaat gehandeld en schadebeperkende maatregelen getroffen.

Transport Canada kan betrokkene mogelijk ook nog een boete opleggen.

Betrokkene heeft lering getrokken uit het ongeval.

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 ter zitting, voor zover inhoudend:

Ten aanzien van het eerste bezwaar:

Op vragen van de voorzitter:

“Ik was degene die het alarm heeft gehoord. Op dat moment was ik op de brug en heb ik contact opgenomen met de dienstdoende mechanicus. Daarna heb ik de hoofdwerktuigkundige gebeld. Het klopt wat u zegt dat er toen een overleg op de brug heeft plaatsgevonden waarbij ook de eerste stuurman werd betrokken. Bij dat overleg was het onze aanname dat het *bilge* alarm werd veroorzaakt door smeltende sneeuw in het ruim waar de put in zat en waar werd verwarmd. Wij waren slechts één tank aan het opwarmen en dat was in het ruim aan de voorkant van het schip. Aan de achterkant waren er geen verwarmingsactiviteiten, waardoor wij hebben aangenomen dat er daar niks aan de hand was en daar bovendien weinig kon gebeuren met de sneeuw. De hoeveelheid sneeuw die in het tweede ruim terecht was gekomen, was veel groter dan die in de eerste ruim terecht was gekomen.

Een extra aanname of conclusie was dat sprake was van binnendringend water door de rubberen pakkingen. De mogelijkheid van binnendringend water via de luiken bestaat altijd. Daarom heb ik gezegd dat we dat als een secundaire reden voor het alarm hebben aangenomen en niet als primaire.

Op uw vraag waarom we niet op het idee zijn gekomen om naar het tank *sounding system* te kijken, antwoord ik dat de sensoren tijdens de onderhavige weersomstandigheden, met behoorlijke schuddingen op het schip, verschillende gegevens kunnen laten aflezen. Ze kunnen zowel plus vijftig kubieke meter als min vijftig kubieke meters laten zien, en dus zou het onbetrouwbaar zijn. Daarom hebben we daar niet aan gedacht. Op dat moment hebben noch ik noch de andere bemanningsleden kunnen aannemen dat de wanden van de brandstoftank beschadigd waren geraakt en dat de brandstof daaruit



begon te lekken, omdat het nog nooit eerder was voorgekomen. Ik heb nog nooit meegemaakt dat er iets is gevallen op een wand en dat daardoor een beschadiging is opgetreden. Ik kan ook niet zeggen dat door het slechte weer die kans wat groter was dan anders, zoals u zegt, want dat heb ik nooit eerder meegemaakt, noch hiervoor noch hierna. Ik kan alleen zeggen dat het tijdens slecht weer is gebeurd, toen alles heel zwaar werd geschud.

Op de vraag van een lid van het Tuchtcollege of ik niet had kunnen voorzien dat de sjorringen van het tussendek-luik zouden kunnen breken toen het schip 35 tot 40 graden slingerde naar beide kanten, antwoord ik dat op het moment dat wij klaar waren met het sjorren, de eerste stuurman had geconstateerd dat alles in orde was wat betreft de sjorring.”

Ten aanzien van het tweede bezwaar:

Op vragen van de voorzitter:

“Het is juist wat u zegt dat wij het door het rollende en stampende schip te gevaarlijk vonden om bemanningsleden aan dek en in het ruim te laten gaan voor inspectie.

We waren het erover eens om de inmiddels bijgezette *bilge ejector* bij te laten staan op de betreffende lensput en dat vol te houden niet tot de volgende morgen, maar tot het moment dat het weer zou verbeteren en ik het volgende bevel zou uitbrengen.

Ik was degene die deze order gaf en de HWTK was het ermee eens. U vraagt wat we vervolgens hebben afgesproken over het volgende bevel. Ik ben, ook nadat mijn wacht was afgelopen, regelmatig op de brug geweest om te kijken wat er gaande was en hoe het weer zich ontwikkelde en of het mogelijk was om de mensen alsnog naar het ruim te sturen om de situatie live op te nemen.

Op uw vraag of je, als je uren later naar het tank *sounding system* kijkt, je dan toch niet zou moeten zien dat er een lekkage was, herhaal ik wat ik al eerder heb gezegd, dat de sensoren tijdens het rollen en schudden



van het schip van alles en nog wat kunnen laten zien, behalve de betrouwbare gegevens.

Op de vraag van de inspecteur of ik het oneens ben met het gedeelte in rood op het stuwplan/ *stability* plan van de rederij op pagina 43, waar staat vermeld dat besloten is om te stoppen met lenzen afgaande op de sensoren van de tanken, antwoord ik dat we, anders dan wat daar staat, de beslissing om te stoppen met lenzen hebben genomen toen de eerste stuurman samen met de matrozen naar beneden was gegaan en had gezien wat er precies aan de hand was. Die beslissing is zeker niet aan de hand van de gegevens van de sensoren genomen.

Op de vraag van de inspecteur op hoeveel plaatsen de tankinhouden kunnen worden afgelezen, antwoord ik dat we handmatig metingen hebben verricht en dat ik op basis daarvan heb kunnen constateren dat het niveau in de tanks verlaagd was.

Op de vraag van de inspecteur of er ook een *remote* indicatie van de tanks is, antwoord ik dat er één op de brug is en de andere in het machine gedeelte, maar, zoals ik al zei, ze tijdens het schudden en rollen van het schip zeer onbetrouwbaar zijn.”

Op vragen van de voorzitter (vervolg)

“U vraagt of ik het eens ben met de inspecteur dat in de loop van de nacht het weer verbeterde. Ik herhaal nog een keer dat op het moment dat het weer en de andere omstandigheden dat toelieten, ik de mensen direct daarheen heb gestuurd om de situatie op te nemen.

U verwijst naar pagina 150 (bijlage 19.7 verzoekschrift) met onder A het overzicht van de weergegevens vanuit het journaal van de Alaskaborg, onder B de weergegevens van de Banquereau buoy (bijlage 19.2 verzoekschrift) in het betreffende gebied en onder C het dichtstbijzijnde landstation (bijlagen 19.4 en 19.5 verzoekschrift). U zegt dat in het journaal van de Alaskaborg de hele nacht tot elf uur de volgende ochtend windkracht zes Beaufort is ingevuld (bijlage 8.2 verzoekschrift), maar dat volgens de gegevens van de boei de windsnelheden afnemen in de loop van de nacht (het begint bij twintig knopen en gaat dan van zestien, dertien, twaalf, negen, acht, zeven, vijf naar zes knopen). Ik



antwoord dat de golfslag tegelijkertijd om elf uur UTC van drie punt drie tot zeven punt acht gaat. De toestand van de zee is niet altijd alleen afhankelijk van de wind. Voor mij was natuurlijk ook de golfhoogte van belang, want hoe hoger de golven, hoe meer het schip wordt geschud en gerold.

Ik heb de eerste keer toen het alarm afging, dat was op 9 februari om zes uur, al geprobeerd om van koers te veranderen, zie pagina 41, maar het schudden werd er niet minder van. We zaten in een soort geul die van twee kanten wat minder diep was en waar de richting van de golven heel verschillend was. U zegt dat ik dit nog niet eerder heb verklaard. Het kan zijn dat het aan mijn aandacht is ontsnapt, maar dat is voor mij moeilijk te zeggen nu.

Op de vragen van een lid van het Tuchtcollege of het vaker voorkomt dat het schip op deze route volgens een foto van de clinometer (bijlage 10.8 verzoekschrift) 35 tot 43 graden slingert, hoe ik daar gewoonlijk mee omga en of ik heb overwogen om te gaan bijliggen, antwoord ik dat ik al meerdere keren op deze route ben geweest, maar ik deze omstandigheden nog nooit eerder heb meegemaakt. Het was er erg diep en onmogelijk om daar te gaan ankeren of stil te gaan liggen. Zoals ik al eerder zei, heb ik geprobeerd om verschillende manoeuvres te ondernemen en van koers te veranderen en andere wijzigingen aan te brengen, maar niks hielp. We bleven nog steeds heel veel last ondervinden en het schip werd steeds geschud.

Op een vraag van een lid van het Tuchtcollege of ik ervan op de hoogte was dat met de ballastpomp gelenst kon worden op de ruimen en dan van daaruit naar een ballasttank gepompt kon worden, antwoord ik dat ik op dat moment geen behoefte had om dat te weten en ik het op dat moment ook niet wist. We wisten op dat moment niet dat er olie in het ruim zat. Het is in zo'n geval de normale procedure dat je gewoon buitenboord pompt, uit de bilgeput. Ik kan niet zeggen of die normale procedure in de procedures van de rederij beschreven staat. De normale procedure bij alarm op de lensputten in de ruimen, is dat je moet checken wat er aan de hand is."



Ten aanzien van het derde bezwaar:

Op vragen van de voorzitter:

“Niemand weet wat de exacte hoeveelheid overboord gepompte olie is, maar het kan heel goed zijn dat de hoeveelheid lager is dan 30 MT, want de (vliegende) kustwacht van Canada die metingen aan het doen waren en van boven en beneden aan het kijken waren, kon het ook niet bevestigen.

Het verschil in de tank was 54,7 kubieke meter. Ik weet niet hoeveel daarvan de oceaan in is gegaan. De hoeveelheid olie die extra in de vracht is gekomen, is nergens gedocumenteerd.

Op de vraag van een lid van het Tuchtcollege of Transport Canada nog een toelichting heeft gegeven op de hoogte van de boete, antwoord ik niet richting mij, noch in Saint John's toen we daar lagen, noch daarna.”

- B. De e-mails van 10 en 12 februari 2022 van de reder aan de ILT (bijlagen 5 en 5.1 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“Hereby I want to inform you about a reported oilspill on board of the mv Alaskaborg. The following information was received from the captain:

(..) Some fuel suspected to be pumped overboard, that amount to be determinated later” en “it was estimated that about 30 cbm was pumped overboard by accident per bilge ejectorpump”.

- C. De verklaring van de HWTK van 11 februari 2022 (bijlagen 7.3 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“Herewith I, Chief Engineer of MV Alaskaborg/PBUX would like to state following:

09-Feb-2022

22:30 UTC during under way to Rotterdam from Baie-Comeau I have information from duty engineer (2nd engineer) we have alarm: LAH BILGE WELL CARGO HOLD 2PS FORE.



Start pump out the bilge overboard as normal procedure. But the vacuum on the ejector still show -0.6/0.7. And alarm still not back to normal.

After consultation with captain have decision keep pumping bilge up to next morning or when weather improved and have possibility to check cargo hold. The loading cargo was done during heavy snow and looks like snow start melting.

10 - Feb - 2022

11:00 UTC- Bilge ejector was stopped, but HIGH LEVEL alarm after one minutes came again.

I informed captain about it and crew went into cargo hold for check.

11:45 UTC have information from captain we have holed the tank 75B and fuel leaked into cargo hold.

11:50 UTC start HFO transfer pump and transfer fuel from tank 75B to tank 95B. 13:20 UTC start opened the discharge pipe from ejector to overboard for check.

13:40 UTC found traces of fuel in the bilge system and inform the captain oil spill to the water.

18:20 UTC transferring the fuel completed to tank 95B. After resounding and calculated we have lost 54.7 m³ into hold 2."

D. De e-mail van 10 maart 2022 van de reder aan de ILT (bijlagen 9 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

"Met ref. aan uw vragen m.b.t. het lensstelsel van het ms "Alaskaborg".

1. Q; Kan er vanuit de lensputten in het ruim naar een verzamel-tank gepompt worden in plaats van overboord?

A; Het schip heeft geen verzamel-tank voor ruim lenswater. Normaal gesproken worden de ruim lensputten m.b.v. een ejector leeggepompt waarbij het lenswater overboord gaat.

2. Q; Zo ja, welke tank(s)?

A; Technisch is het mogelijk om ruim lenswater m.b.v. bilge-ballastpomp naar ballast tank(s) te pompen maar dat is geen



normale procedure.”

- E. De vragen in de e-mail van 10 juni 2022 van de ILT aan de HWTK en zijn antwoorden in de e-mail van 15 juni 2022 (bijlage 15 bij het verzoekschrift) , voor zover inhoudend:
- “I have some new questions regarding the bilge & ballast & fire system. I understand that the oil from bilge well PS fwd (hold 2) was pumped out via the ballast/bilge stripping ejector.*
- 1. Was it possible to pump also some liquid (assumed water) through ballast/bilge pump no.2 ?*
 - 2. If yes, is it possible to check what is pumped out by checking the filter or drain the system a little bit ?”*
- “Regarding you questions:*
- 1. Yes, it possible to pump by ballast/bilge no.2*
 - 2. No no possible because no have any filters on this system.”*
- F. De “detention order” van de *Environment and Climate Change Canada Wildlife Enforcement* d.d. 13 februari 2022 (bijlage 16 bij het verzoekschrift), waarin de *wildlife officer* schrijft: *“I have reason to believe and do believe that the (...) Alaskaborg (...) did unlawfully deposit a substance, to wit; heavy fuel, that is harmful to migratory birds (...) in waters frequented by migratory birds”.*

Overwegingen

Het eerste bezwaar is ongegrond.

Vast staat dat de sjorringen (d-ringen) van het tussendek-luik waren losgebroken en dat als gevolg daarvan het tussendek-luik tegen een brandstoftank was gevallen, waardoor er een gat was ontstaan in die brandstoftank waaruit olie lekte. Dit had betrokkene nog nooit meegemaakt en komt ook bijna nooit voor. Er was aan boord ook geen procedure voor het omgaan met *bilge* (ruimwater) uit de ruimen. Wel komt het voor dat bijvoorbeeld door scherpe lading brandstoftanks lek raken of dat dit gebeurt



(door steenval) tijdens het laden met een grijper, maar dat was hier niet aan de orde. Mede omdat betrokkene mocht afgaan op de verklaring van de eerste stuurman dat het sjoeren naar behoren was geschied, is het tegen deze achtergrond logisch en niet verwijtbaar dat betrokkene in eerste instantie niet heeft gedacht dat het alarm afging omdat er olie lekte uit een brandstoftank. Ook de inspecteur heeft op de zitting aangegeven dat een dergelijk scenario niet zo snel voor de hand ligt.

Betrokkene dacht in eerste instantie dat het alarm in ruim 2 afging door smeltwater of binnendringend water. Bij het laden in ruim 2 had het harder gesneeuwd dan bij het laden in de andere ruimen en de brandstoftank werd verwarmd. Binnendringend water was eerder voorgekomen. Onder deze omstandigheden had betrokkene, met zijn kennis op het moment van het ongeval, niet een andere oorzaak moeten overwegen.

Het tweede bezwaar is gegrond. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat betrokkene de order gaf om de reeds bijgezette *bilge ejector* bij te laten staan tot de volgende ochtend of totdat het weer beter was, terwijl hij niet wist wat er overboord werd gepompt. In totaal is toen ruim 12 uur lang olie overboord gepompt.

Betrokkene mocht in eerste instantie wel denken dat smeltwater of binnendringend water er de oorzaak van was dat het alarm afging, maar bij het blijven afgaan van het alarm had hij erop bedacht moeten zijn dat er iets anders aan de hand was, juist omdat slechts één van de lensputten alarm bleef geven, de capaciteit van de ejector van 70 m³ per uur en het schip 30/40 graden slingerde en in dat geval er een reële kans op schade in de ruimen aanwezig is. Nu de zware weersomstandigheden het aanvankelijk niet toelieten om te controleren waarom het alarm afging, had de kapitein order moeten geven om te pompen in de ballasttank in plaats van overboord, ook al was daar geen officiële procedure voor. De HWTK heeft immers verklaard dat er een ballasttank aan boord was waar met ballastpomp-twee lenswater uit de ruimen naartoe gepompt had kunnen worden. Ook de reder heeft dat aangegeven in de e-mail van 10 maart 2022 aan de ILT. Betrokkene heeft



verklaard dat hij daarvan niet op de hoogte was, maar als kapitein had hij moeten weten welke systemen aanwezig zijn op het schip waarop hij vaart. In ieder geval had hij navraag moeten doen bij de HWTK.

In plaats daarvan is onder verantwoordelijkheid van betrokkene het alarm geblokkeerd en is de *bilge ejector* de volgende ochtend om 08.00 BT gestopt. Anders dan de inspecteur acht het Tuchtcollege niet aangetoond dat het verantwoord was om al eerder bemanningsleden aan dek en in het ruim te laten gaan voor inspectie.

Het derde bezwaar is gegrond.

Betrokkene erkent dat er olie overboord is gepompt. Hoewel in het door hem overgelegde expertiserapport wordt geconcludeerd dat *“it seems unlikely that much fuel oil was actually pumped by the ejector out of the hold and we would expect that much of the 55m³ remains in the hold”* (bijlage verweerschrift, pagina 27), volgt uit die conclusie dat ook de deskundige ervan uitgaat dat olie overboord is gepompt. Verder verklaart de HWTK op 11 februari 2022: *“found traces of fuel in the bilge system and inform the captain oil spill to the water”*. Op grond van de hierboven weergegeven staat dus in ieder geval vast dat een deel van de 55 m³ olie de Atlantische Oceaan in is gepompt.

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop 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 het milieu.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden/functie als kapitein, met de olielozing als gevolg.

De eis van de inspecteur om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van acht weken, waarvan vier weken voorwaardelijk, zou gezien de ernst van de gebreken op zijn plaats



zijn. Het Tuchtcollege legt betrokkene echter een geldboete op. Hierbij speelt mee dat het Tuchtcollege het passend vindt om zowel betrokkene als de HWTK dezelfde maatregel op te leggen, en ontzegging van de vaarbevoegdheid de HWTK niet zal raken, omdat hij niet meer vaart onder Nederlandse vlag.

In de omstandigheid dat betrokkene lering heeft getrokken uit het ongeval, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de geldboete gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

6. Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende punten onder de aandacht te brengen:

1. In de handboeken aan boord moet worden opgenomen hoe om te gaan met het *bilge* alarm uit een ruim.
2. Wanneer niet duidelijk is wat er lekt, moet die vloeistof niet overboord gepompt worden, maar moet veiligheidshalve gepompt worden in de ballasttank aan boord van het schip (als dat mogelijk is).

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde eerste bezwaar ongegrond;
- verklaart de overige tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 2.000,00;



- bepaalt dat van dit bedrag € 1.000,00 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 deze proeftijd ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak;
- bepaalt dat het onvoorwaardelijke gedeelte van deze geldboete ad € 1.000,00 dient te worden betaald binnen drie maanden na heden.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, A. Aalewijnse, R.A. Oppelaar, S.W. Postma en A.W. Taekema, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 8 september 2023.

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.