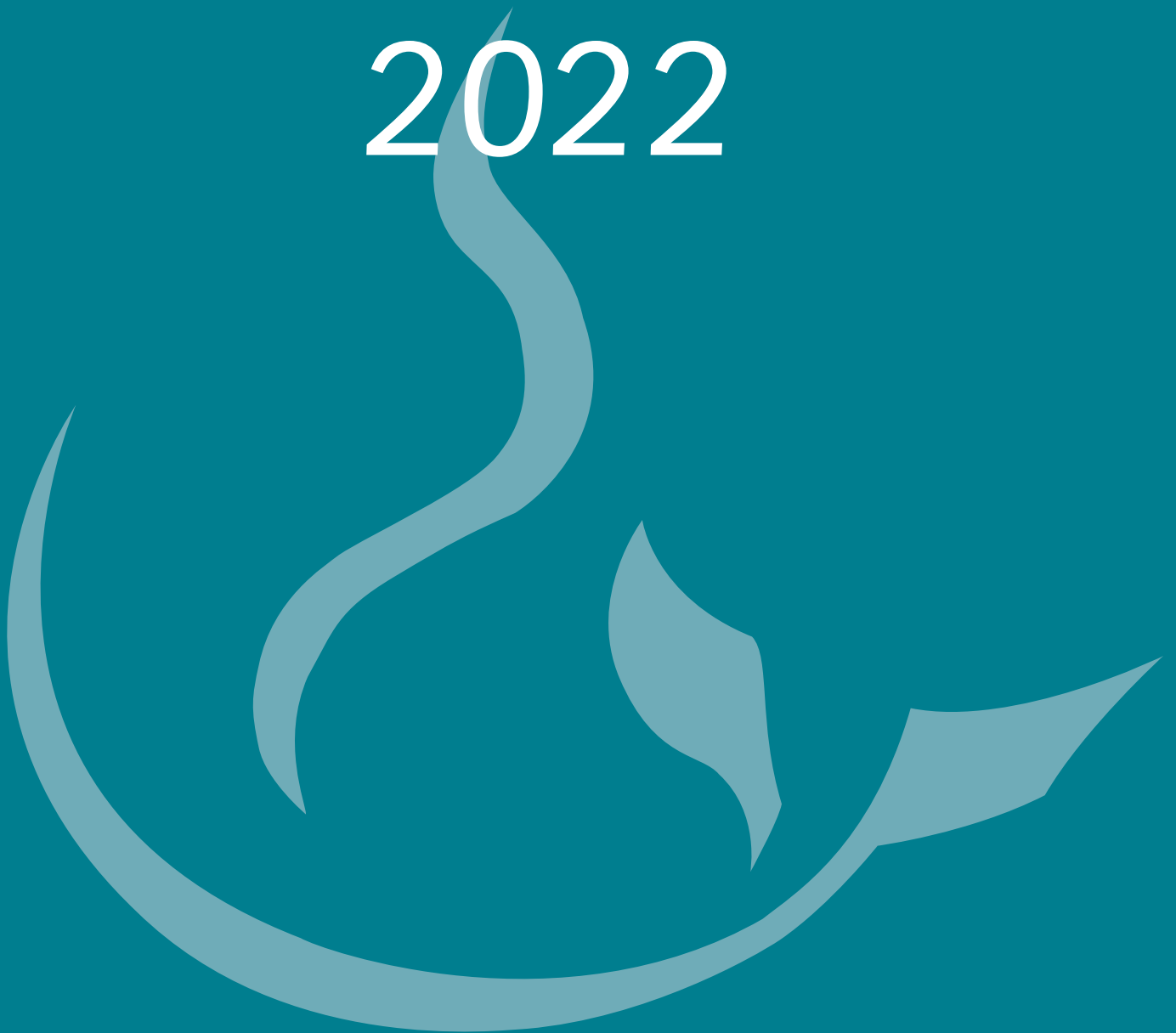


TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAAERVERSLAG 2022



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**



JAAERVERSLAG 2022

INHOUD

Algemeen	5
Nieuwe zaken en afgehandelde zaken	6
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2022	7
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2022	24



ALGEMEEN

Voor u ligt het nieuwe jaarverslag van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart.

Het hoogtepunt was zonder twijfel de fantastische bijeenkomst ter gelegenheid van ons 12,5-jarig jubileum op 1 juli 2022! Na de coronajaren was het erg fijn weer zoveel leden en vertegenwoordigers van ketenpartners live te ontmoeten. De workshops waren informatief en inspirerend en hebben ons richting gegeven voor toekomstige activiteiten!

In het voorjaar is veel tijd besteed aan de voorbereiding van de jubileum-bijeenkomst. Met name in het najaar gingen de tuchtzaken gewoon door. Het Tuchtcollege heeft in 2022 9 zaken op zitting behandeld waarvan 7 zaken door een groot college. In 7 zaken werd uitspraak gedaan. In één geval werd de maximale sanctie van 2 jaar schorsing van de vaarbevoegdheid opgelegd. In een andere zaak werd een door een matroos tegen de kapitein ingediende klacht gegrond verklaard.

Verderop in dit jaarverslag zijn samenvattingen opgenomen van de afgehandelde zaken. Deze samenvattingen geven slechts een impressie van de behandelde zaken.

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

Er werd meermalen overleg gevoerd met de directie Maritieme Zaken, afdeling Zeevaart, van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met ILT.

Eind van het jaar werd afscheid genomen van ons lid Hindrik van der Laan, van onze vaste secretaris Edwin Kleingeld en van Lotte Batelaan, die jarenlang als freelancer werkzaam is geweest op ons secretariaat. Als nieuwe plaatsvervangend leden van het college werden benoemd Robert Boeijen, Vincent Engel, Wim Postma en Andele Taekema.

Amsterdam, april 2023



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
2020	12	0	0	0	5
2021	5	1	1	0	14
2022	12	0	0	0	7
Totaal	107	2	9	2	99

*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 2022

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.

HEGEMANN II

UITSPRAAK VAN 20 JULI 2022
NR. 1 VAN 2022
ZAAK 2021.K1-HEGEMANN II

Betrokkene: kapitein

In deze zaak was klager, een matroos, op 7 juli 2019 betrokken bij een ongeval op de Nederlandse sleephopperzuiger Hegemann II. Hij werd liggend in de buurt van de trap van de pompkamer van het schip aangetroffen met hoofd-, nek- en rugpijn. Betrokkene, de kapitein van het schip, had klager onderzocht en besloten dat hij geen acute medische zorg nodig had. Daarna was het schip verdergegaan met lossen en baggeren en had betrokkene geen verdere actie ondernomen om medische hulp te bieden of het Emergency Manual te raadplegen. Klager was pas vijf uur later van boord gehaald en naar een ziekenhuis gebracht.

Klager heeft een klacht ingediend tegen betrokkene, waarin hij hem beschuldigde van inadequaaf, onverschillig en nalatig handelen met betrekking tot het ongeval en van het bieden van zeer beperkte zorg. Volgens klager had betrokkene niet het Emergency Manual geraadpleegd, geen medisch advies of bemiddeling opgevraagd bij de Radio Medische Dienst (RMD) en geen contact

gezocht met de DPA. Volgens klager was hij hierdoor onnodig lang (vijf uur) blootgesteld geweest aan fysieke en geestelijke pijn/stress.

Betrokkene heeft deze beschuldigingen bestreden en betoogd dat hij adequaat en zorgvuldig heeft gehandeld onder de gegeven omstandigheden.

De klacht is gegrond verklaard.

De zorg van goed zeemanschap omvat de eindverantwoordelijkheid van de kapitein voor de veiligheid van en de hulpverlening aan een bemanningslid dat een ongeval overkomt.

Betrokkene werd geconfronteerd met een arbeidsongeval waarvan de toedracht niet geheel duidelijk was. Alles wees erop dat klager kort daarvoor van de trap naar de pompkamer was gevallen.

Klager kon zelf geen uitsluitsel geven over wat er precies was gebeurd en er leek sprake te zijn van bewustzijnsverlies. De chief mate/machinist kon niet meteen goed contact met hem krijgen, omdat klager heftig hoestte. Een collega matroos/AB noemde klager benauwd en warrig. Hij klaagde zelf over pijn in rug, nek en hoofd. Hoewel er geen uitwendig letsel werd waargenomen, klager nog kon bewegen en het hem uiteindelijk ook lukte om met hulp van anderen op te staan, kon de mogelijkheid van inwendig letsel niet worden uitgesloten.

Onder deze omstandigheden, waarbij beperkte medische uitrusting aan boord was (een uitgebreide uitrusting was voor het schip niet vereist, omdat het direct naar wal kon en moest varen bij een ongeval) en fysiek onderzoek niet mogelijk was, had betrokkene zijn waarnemingen/bevindingen aan een arts/medische instantie moeten voorleggen, ook ter geruststelling van klager, en meteen medische hulp moeten (laten) invoeren en contact moeten zoeken met de Radio Medische Dienst om met hulp van die dienst de (ernst) van de situatie te onderzoeken en verdere stappen te ondernemen. Dit is ook wat het Emergency Manual voorschreef bij een val van hoogte en een verdenking van rugletsel.

Betrokkene had echter niet meteen medische hulp ingeroepen. Nadat klager onderaan de trap was gevonden had het nog ca. 4,5 uur geduurd voordat hij door ambulancepersoneel was geïnspecteerd en voor medisch onderzoek naar het ziekenhuis was vervoerd.

Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene was tekortgeschoten in zijn functie als kapitein. Door zijn nalatigheid had hij niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein in geval van een arbeidsongeval aan boord van het schip betaamde.

Betrokkene had klager echter niet helemaal aan zijn lot overgelaten. Hij had (uiteindelijk) contact kunnen krijgen met een plaatselijke projectuitvoerder, die meteen een ambulance had geregeld. Ook had hij in de tussentijd de toestand van klager in de gaten gehouden. Niet aannemelijk geworden was dat door de vertraging letselschade was ontstaan of verergerd. Verder was klager iemand met al de nodige levenservaring en bleek hij op de zitting van het Tuchtcollege communicatief vaardig. De signalen die hij op de dag van het ongeval afgaf gaven aanleiding om te veronderstellen dat het wellicht wel meeviel. Dit was een omstandigheid die in het voordeel van betrokkene meewoog bij de keuze voor de afdoening door het Tuchtcollege. Het Tuchtcollege woog ook in zijn voordeel mee dat betrokkene “first offender” was en lering had getrokken uit het gebeuren dat hem niet in de koude kleren was gaan zitten. Het Tuchtcollege volstond dan ook met het opleggen van de maatregel van berisping.

STAVFJORD

UITSPRAAK VAN 20 JULI 2022
NR. 2 VAN 2022
ZAAK 2021.V5-STAVFJORD

Betrokkene: eerste stuurman

In deze zaak ging het om een aanvaring op 16 mei 2021 nabij Skagen van het motorschip Stavfjord met het Deense vissersschip Buster.

De bezwaren van de inspecteur waren dat betrokkene geen goede uitkijk had gehouden, de relevante COLREG regels voor uitwijken niet had gevolgd, geen maatregelen had genomen om een aanvaring te voorkomen en na de aanvaring geen vaart had verminderd en niet was rondgegaan om snel bij het aangevaren vissersschip te kunnen zijn.

De eis luidde om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 8 weken waarvan 4 weken voorwaardelijk.

Betrokkene had geen verweer gevoerd tegen het hem gemaakte tuchtrechtelijke verwijt en ter zitting was verstek tegen hem verleend.

Het Tuchtcollege stelde het volgende vast. Betrokkene zag de Buster over stuurboordboeg naderen en hield de Buster op de radar en de Ecdis in de gaten. Toen de Buster op ongeveer vijf mijl afstand was, begon betrokkene de Buster te plotten. Betrokkene dacht dat de Buster ongeveer vijf knopen liep en ging ervan uit dat de Buster niet van koers zou veranderen en achter de Stavfjord langs zou gaan. De schipper van de Buster voer met een snelheid van vijf tot zeven knopen. Op het moment van de aanvaring was er geen uitkijk op de brug van de Stavfjord. Betrokkene had last van zijn buik, was voor de aanvaring naar het toilet gegaan en was ruim tien minuten in slaap gevallen.

De bezwaren zijn gegrond verklaard.

Betrokkene had als wachtdoend eerste stuurman, zeker met de snel varende Buster in zicht, goede uitkijk moeten houden, moeten uitwijken, maatregelen moeten nemen om een aanvaring te voorkomen en na de aanvaring rond moeten gaan om hulp te verlenen aan de Buster. Op al deze punten was hij nalatig geweest.

Omdat betrokkene ernstig was tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als eerste stuurman, legde het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid op van 6 weken en een geldboete van € 2.000,00. Deze sanctie was zwaarder dan door de inspecteur voorgesteld, vanwege de ernst van de nalatigheden. Ten voordele van betrokkene heeft onder meer meegewogen dat zich geen persoonlijke ongelukken hadden voorgedaan en dat de schade beperkt was gebleven. Verder bleek uit de antwoorden van betrokkene dat hij het verkeerde van zijn gedragingen inzag.

Het onderhavige incident bevestigt dat het houden van een goede uitkijk en het blijven volgen van het gestarte radarplot een 'must' zijn. Afwezigheid van een navigator op de brug bij 'close encounters' moet te allen tijde worden voorkomen. Ook de 'Colregs' betreffende de uitwijkplicht dienen strikt te worden nageleefd, ook bij enige twijfel of krappe CPA's (closest point of approach).

BEAUMAIDEN

UITSPRAAK VAN 11 NOVEMBER 2022
NR. 3 VAN 2022
ZAAK 2022.V2-BEAUMAIDEN

Betrokkene: kapitein

In deze zaak ging het om de gronding van het schip de Beaumaiden op 18 oktober 2021 nabij het Deense eiland Bornholm. Betrokkene had op 17 oktober 2021 de wacht van 20:00 tot 24:00 uur. Er was in deze periode geen uitkijk op de brug aanwezig. Rond 23:40 uur was hij op zijn bed gaan liggen en in slaap gevallen. Hij had de 3de stuurman niet gebeld om hem te wekken voor diens wacht van 00:00 tot 4:00 uur. Het schip had circa vier uur met een onbemande brug gevaren, op de automatische piloot, voordat het schip bij Bornholm, met een snelheid van tien knopen, aan de grond gelopen was.

De bezwaren van de inspecteur waren dat betrokkene circa een liter wijn had genuttigd, zowel voorafgaand als tijdens zijn wacht, niet had gezorgd voor een goede uitkijk tijdens de donkere uren, het BNWAS had uitgeschakeld “omdat het vervelend was om elke paar minuten op een knop te drukken”, tijdens zijn wacht ten minste twee keer de brug had verlaten en deze onbemand had achtergelaten en de laatste keer niet naar de brug was teruggekeerd, waardoor het schip circa vier uur had gevaren met een onbemande brug.

Verder had betrokkene volgens de inspecteur de werk- en rusturenlijsten van de uitkijken onjuist ingevuld, valsheid in geschrifte gepleegd in de door hem opgestelde *Statement of Facts*, het scheepslogboek niet ingevuld tijdens zijn wacht en geen goede uitvoering gegeven aan de luisterwacht op VHF-kanaal 16, omdat hij naar muziek op zeer hoog volume luisterde op de radio. De (op de zitting gewijzigde) eis luidde om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 9 maanden onvoorwaardelijk en 6 maanden voorwaardelijk en om de nog openstaande voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid van 4 weken, opgelegd aan betrokkene in de zaak 2019.V1, alsnog ten uitvoer te leggen.

Betrokkene heeft alle bezwaren van de inspecteur erkend, met uitzondering van het bezwaar van valsheid in geschrifte in de door hem opgestelde *Statement of Facts*.

Betrokkene vroeg om bij de beoordeling mee te wegen dat hij bij thuiskomst een behandeltraject was ingegaan voor zijn alcoholprobleem en dat hij dat traject inmiddels had afgerond.

De raadsman van betrokkene gaf aan dat hij zich geroepen voelde om extra aandacht te vragen van zowel het Tuchtcollege als van de inspecteur voor “de doelbewuste onverschilligheid van een groot segment van de maritieme sector met betrekking tot wettelijke vereisten, zoals het plaatsen van een uitkijk en het activeren van het wachtalarm”. Verder voerde de raadsman van betrokkene aan dat het “passend” maken op papier en het tekenen voor “naar waarheid ingevuld” en “akkoord” gemeengoed is.

De bezwaren zijn gegrond verklaard, met uitzondering van de gestelde valsheid in geschrifte. Het Tuchtcollege stelde voorop dat betrokkene als kapitein een voorbeeldfunctie had en zich daarom moest onthouden van alcoholgebruik voor en tijdens het wachtlopen en navigeren van een schip.

Door het niet wachtlopen en niet navigeren vanwege dronkenschap had betrokkene de veiligheid van de opvarenden en het scheepvaartverkeer ernstig in gevaar gebracht en het schip en de lading aan hun lot overgelaten. Wanneer het schip en een ander schip elkaar op kruisende koersen zouden hebben genaderd, zou dit ook al voor de gronding hebben kunnen leiden tot desastreuze gevolgen.

Voor zover de raadsman van betrokkene had willen aanvoeren dat betrokkene zo had gehandeld, omdat hij zich daartoe door “de cultuur in de sector” gedwongen voelde, was daarvan op grond van de bewijsmiddelen niet gebleken.

Het Tuchtcollege begreep dat de raadsman de zaak breder wilde trekken en aandacht vroeg voor de samenhang tussen bemanningsgrootte, wachtlopen, uitkijk en bijhouden rusturen. Het Tuchtcollege ging hier echter niet op in, omdat er in deze zaak geen sprake was van strijd met de *safe manning* voorschriften (ook niet volgens betrokkene), maar van een dronken kapitein die zijn plicht om goede uitkijk te houden niet was nagekomen.

Bezwaar nummer 8 was ongegrond, omdat betrokkene zijn onjuistheid in zijn eerdere verklaring (dat hij de *third mate* zou hebben gebeld aan het einde van zijn wacht), afdoende had hersteld in zijn latere verklaring (waarin hij erkende dat hij de *third mate* niet had gebeld).

Gelet op de mate waarin houding en gedrag van betrokkene bepalend waren geweest voor het overtreden van de norm, volstond het Tuchtcollege niet met de door de inspecteur gevorderde maatregel. Alcoholgebruik door betrokkene in zijn functie als kapitein leidde al voor het incident tot een onveilig sociaal klimaat aan boord voor in ieder geval een deel van de bemanning. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen legde het Tuchtcollege de maximaal op te leggen schorsing van de vaarbevoegdheid van 2 jaar op.

Omdat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, die het Tuchtcollege in de zaak 2019.V1 (Alana Evita) op 20 november 2020 had bepaald op twee jaar, weer had gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer, legde het Tuchtcollege de uit die zaak nog openstaande voorwaardelijke ontzegging van vier weken vaarbevoegdheid, onvoorwaardelijk op.

Het Tuchtcollege zag in de omstandigheid dat betrokkene een afkicktraject had afgerond geen aanleiding om anders te oordelen, vanwege de ernst van de gedragingen, de omstandigheid dat betrokkene na de hem opgelegde maatregel in de Alana Evita zaak opnieuw in de fout was gegaan en de gevaren waaraan betrokkene de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer als gevolg van zijn gedragingen had blootgesteld.

Aanbevelingen voor de praktijk

Veiligheid van het schip en zijn bemanning vereist sociale veiligheid aan boord.

Het verdient dan ook aanbeveling dat rederijen de klachtenprocedure zichtbaar ophangen in voor alle bemanningsleden bereikbare plaatsen aan boord, zoals voorgeschreven in Standard A5.1.5 *On-board complaint procedures* van de Maritime Labour Convention en zo te voorzien in de mogelijkheid voor bemanningsleden om klachten, zo nodig buiten de kapitein om, te melden bij een vertrouwenspersoon of de Inspectie.

Het is wettelijk verboden om onder invloed van alcohol taken aan boord uit te oefenen in verband met de veiligheid en beveiliging van het schip en de bescherming van het mariene milieu. Het verdient dan ook aanbeveling dat rederijen een beleid hanteren waarbij alcoholgebruik aan boord ook buiten de uitvoering van deze taken niet of slechts in zeer beperkte mate is toegestaan.

SCHOTSMAN

UITSPRAAK VAN 2 DECEMBER 2022
NR. 4 VAN 2022
ZAAK 2022.V3-SCHOTSMAN

Betrokkene: kapitein

In deze zaak ging het om een slaaphopperzuiger, de Schotsman, die op 16 februari 2021 met een diepgang van 6.40 m of 6.05 m aan de grond was gelopen op de Westerschelde nabij boei VH-2, iets noordelijk van Breskens.

De inspecteur had de volgende bezwaren:

1. betrokkene had de route door een (vaar-)gebied gepland waarvan, op de navigatiekaarten aan boord, niet duidelijk was of de waterdiepte meer was dan de actuele diepgang van de Schotsman;
2. betrokkene had in het reisplan, behalve voor de Hoofdplaat, geen notitie opgenomen over diepgang en UKC (Under Keel Clearance), dus ook niet ter plaatse van boei VH-2;
3. betrokkene had de gronding niet direct gemeld bij de ILT en het klassebureau, ondanks dat dit was aangegeven door een medewerker van RWS (Rijkswaterstaat), die direct na de gronding aan boord was geweest van de Schotsman;
4. betrokkene had de gronding zelfs niet gemeld bij zijn reder/ de DPA;
5. betrokkene had in de melding naar het klassebureau genoteerd dat de gronding plaatsvond met lage snelheid, terwijl op filmbeelden van Marine Traffic was te zien dat de snelheid tussen de 8 en 9 knopen lag en het klassebureau dus onjuist was geïnformeerd;
6. betrokkene was na de gronding met het schip reizen blijven maken, zonder de benodigde instanties (ILT en klasse) te informeren;
7. betrokkene had de kaartplotter van Timezero gebruikt om mee te navigeren, terwijl dit geen officieel goedgekeurd navigatiemiddel was.

Volgens betrokkene had het incident weinig om het lijf en moesten de bezwaren ongegrond worden verklaard.

Ten aanzien van de navigatie betwistte betrokkene niet dat hij de route door een (vaar-)gebied had gepland waarvan, op de navigatiekaarten aan boord, niet duidelijk was of de waterdiepte meer was dan de actuele diepgang van de Schotsman, maar voerde hij aan dat de exacte diepte ter plaatse niet uit harde gegevens was op te maken en dat hij waarde mocht hechten aan zijn jarenlange ervaring. Mogelijk was sprake van een verkeerde zandstorting ter plaatse (bult). Volgens betrokkene was voor een schip dat vrijwel altijd in betrekkelijk ondiep water vaart niet uit te sluiten dat wel eens een route werd gekozen die bij de bewuste stand van het tij achteraf gezien onverstandig was. Betrokkene betwistte ook niet dat in het reisplan, behalve voor de Hoofdplaat, geen notitie was opgenomen over de diepgang en de UKC (Under Keel Clearance), dus ook niet ter plaatse van boei VH-2, maar volgens betrokkene was hij daartoe niet wettelijk verplicht.

Wat betreft het niet goedgekeurd zijn van de kaartplotter van Timezero voerde betrokkene aan dat dit niet wil zeggen dat de kaartplotter niet gebruikt mocht worden om mee te navigeren.

Ten aanzien van de meldingen erkende betrokkene dat hij de gronding niet direct had gemeld bij

de ILT en het klassebureau, ondanks dat dit was aangegeven door een medewerker van RWS (het derde bezwaar), maar voerde hij aan dat het bezwaar geen termijn noemde waarbinnen de gronding gemeld had moeten worden.

Het 5e bezwaar is door het Tuchtcollege ongegrond verklaard, omdat de reder het klassebureau had gemeld dat de gronding had plaatsgevonden met lage snelheid en niet was gebleken dat dit betrokkene kon worden verweten.

Het 7e bezwaar is ongegrond verklaard, omdat het niet onzeemanschapelijk was om alle beschikbare middelen tijdens de navigatie te gebruiken en de kaartplotter van Timezero één van deze beschikbare (hulp) middelen was. Timezero was niet goedgekeurd als primair navigatiemiddel, maar niet was gebleken dat betrokkene alléén met Timezero had genavigeerd.

Het 1e bezwaar is gegrond verklaard, omdat (met een voldoende mate van zekerheid) was gebleken dat de route door een (vaar-)gebied was gepland waarvan, op de navigatiekaarten aan boord, niet duidelijk was of de waterdiepte voldoende was om met de actuele diepgang van de Schotsman veilig te kunnen navigeren. De waterdiepte die op de papieren zeekaart stond aangegeven was tussen de 5 en 10 meter, terwijl het schip een diepgang had van meer dan 6 meter en de waterstand was op het moment van de gronding circa 4 decimeter, nog zakkend naar 3 decimeter. Betrokkene verklaarde te weten dat er ter plaatse veel ondieptes waren en dat hij zich ervan bewust was dat er in het vaargebied zand werd gestort. Hij schreef de peilingen voor zichzelf op, maar beschikte niet over de peilingen van de dag van de gronding. Betrokkene had dan ook juist voor dit vaargebied in ondiepe wateren buiten de vaargeul een actuele waterstand moeten opvragen om te weten of de waterdiepte voldoende was of moeten wachten op hoger water of een andere vaarroute moeten nemen.

Het 2e bezwaar is gegrond verklaard, omdat (met een voldoende mate van zekerheid) was gebleken dat in het reisplan, behalve voor de Hoofdplaat, geen notitie was opgenomen over diepgang en UKC (Under Keel Clearance), dus ook niet ter plaatse van boei VH-2. De reisvoorbereiding was in jaren niet aangepast. Een reisvoorbereiding maken betekent dat er een globale koers moest zijn opgesteld, die er op was gecontroleerd om binnen bepaalde – vooraf in de reisvoorbereiding vastgestelde – marges veilig te kunnen varen. In de reisvoorbereiding moesten onder meer de diepgang, de UKC, de waterstanden en de kaartdieptes worden opgenomen. Anders dan betrokkene stelde was het noteren daarvan wel degelijk in IMO Resolutie A.893(21) voorgeschreven. Verder kon het juist zijn dat dit voorschrift niet goed uitvoerbaar was tijdens het baggeren zelf, maar daar was de Schotsman tijdens het voorval niet mee bezig. De voorbereiding voor de reis deugde niet.

Het 3e en 4e bezwaar in combinatie met het 6e bezwaar zijn gegrond verklaard, omdat (met een voldoende mate van zekerheid) was gebleken dat het schip na de gronding reizen was blijven maken en de gronding niet direct was gemeld bij de ILT en het klassebureau en de reder/de DPA. In de Schepenwet, artikel 9 lid 2, staat vermeld dat de gronding moet worden gemeld “bij binnenkomst in een Nederlandse haven”. In het Schepenbesluit, artikel 67 lid 1 staat vermeld “zo spoedig mogelijk”.

Wanneer de gronding niet (tijdig) wordt gemeld, kunnen de instanties geen maatregelen nemen die hun goeddunken, bijvoorbeeld het schip en de bemanning te hulp schieten.

Het Tuchtcollege legde een schorsing van de vaarbevoegdheid op van 3 weken. De maatregel was voorwaardelijk, omdat betrokkene wel meteen de verkeersleiding (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit) had ingelicht (en zich in die zin had gehouden aan de eigen Safety Management Manual van het schip) en hij adequate maatregelen had genomen om het schip weer vlot te krijgen, wat ook binnen afzienbare tijd was gelukt. Het schip had geen schade opgelopen.

Aanbevelingen voor de praktijk

De kapitein dient te allen tijde klasse en ILT te informeren voordat hij opeenvolgende reizen gaat maken na het voordoen van een voorval (gronding), wanneer het voorval betrekking heeft gehad op de romp of de machine- en elektrische installatie.

Om te voorkomen dat routinematig wordt genavigeerd wanneer het schip dezelfde rondreizen maakt in hetzelfde gebied, dient de kapitein de passage planning en waypoints met inachtneming van veranderingen van de posities van de boeien in het vaargebied met de nodige zorgvuldigheid te controleren en deze gegevens in de reisvoorbereiding waar nodig aan te passen.

Een kaart voor het gebruik als navigatiemiddel is alleen geldig als deze is uitgegeven door of namens een autoriteit, hydrografische dienst of andere relevante officiële instantie. Elk middel om kaarten te tonen kan ter ondersteuning van de navigatie dienen, maar niet als primair middel voor navigatie zoals bedoeld in Solas Ch V, reg 19-2.1.4.

SYDBORG

UITSPRAAK VAN 23 DECEMBER 2022
NR. 5 VAN 2022
ZAAK 2022.V5-SYDBORG

Betrokkene: eerste stuurman

In deze zaak ging het om een arbeidsongeval dat plaatsvond op 3 september 2021 aan boord van de Sydborg, waarbij het slachtoffer, een stagiair, gewond was geraakt. Tijdens de belading van het schip in de haven van Antwerpen met een walkraan, gaf het slachtoffer, in opdracht van betrokkene die als eerste stuurman aan boord de leiding had over het beladingsproces, aanwijzingen aan de kraanmachinist van de walkraan. Dat deed hij vanaf de achterzijde van het ruim opgestapelde luiken, vóór de luikenwagens. Dat geen gebruik werd gemaakt van de van een reling voorziene luikenwagens kwam omdat er vanaf die luikenwagens onvoldoende zicht was in het ruim. Vanaf die locatie was er echter aan drie kanten een hoogte van (veel) meer dan 2,5 meter: naar het gangboord aan bak- en stuurboord en naar het nog dieper gelegen ruim. Alleen de hoogte aan de achterzijde van de luiken was minder dan 2,5 meter, te weten 1,80 meter. De stagiair had bij zijn val onder andere een gebroken kuitbeen, een klaplong, hoofdtrauma en drie gekneusde vingers opgelopen.

Het bezwaar van de inspecteur bestond uit de volgende elementen:

- (i) Het slachtoffer was aan boord als stagiair en verrichtte zijn werkzaamheden in opdracht van betrokkene.
- (ii) Ondanks dat de afstand vanaf de bovenkant van de luiken tot het gangboord circa 5 meter bedroeg en de afstand tot de tanktop in het ruim zelfs circa 11 meter, beschouwde betrokkene dit werk niet als werken op hoogte.
- (iii) Ondanks dat er in de safety committee meetings regelmatig over valbeveiliging werd gesproken, beschouwde betrokkene dit werk niet als werken op hoogte.
- (iv) Er was geen gebruik gemaakt van de luikenwagens, om het werk van daaraf uit te voeren. Dat was een veel veiliger werkplek omdat er een reling (een collectieve veiligheidsmaatregel) rondom het loopbordes was aangebracht.
- (v) Mede door deze nalatigheden had dit arbeidsongeval kunnen gebeuren.

De eis van de inspecteur luidde om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van vier maanden waarvan één maand voorwaardelijk.

Volgens betrokkene moest uitgangspunt zijn dat de verantwoordelijkheid voor veilig werken aan boord, inclusief het effectief toezicht erop, in de eerste plaats bij de reder/werkgever ligt. Ingevolge artikel 63 lid 1 Schepenbesluit 2004 is dat aan boord van een schip, wat de uitvoering betreft, de kapitein. Betrokkene erkende dat er een gedelegeerde zorgplicht op hem kan rusten, maar vond dat de veiligheidsvoorschriften en de praktische invulling ervan niet specifiek genoeg en niet duidelijk waren; er was geen richtlijn waarin stond welke werkzaamheden werden beschouwd als

werken op hoogte. Niet was komen vast te staan dat het slachtoffer was gevallen door het niet in acht nemen van veiligheidsvoorschriften. Onduidelijk was immers waar hij vanaf was gevallen en hoe hij in het gangboord was terechtgekomen.

De bezwaren van de inspecteur zijn gegrond verklaard. Voldoende aannemelijk was dat het slachtoffer vanaf de stapel luiken was gevallen. Gegeven de aan drie kanten aanwezige hoogte van meer dan 2,5 meter, hadden de veiligheidsvoorschriften voor het werken op hoogte in acht moeten worden genomen. Die voorschriften brachten mee dat een valbescherming zou worden gedragen.

In zijn hoedanigheid van eerste stuurman, die belast was met het beladingsproces, rustte op betrokkene de (afgeleide, vgl. artikel 1 Schepenwet onder d, en artikel 31 lid 1 Wet zeevarenden) plicht om ervoor te zorgen dat het slachtoffer, toen hij hem inschakelde bij dat beladingsproces, diens werkzaamheden veilig kon verrichten. Ook had hij moeten toezien op de naleving van de in dat verband geldende voorschriften. Temeer nu het hier ging om een stagiair had betrokkene daar extra alert op moeten zijn.

In de ISM-SMS en RI&E waren veiligheidsvoorschriften opgenomen voor werken op hoogte. Over die veiligheidsvoorschriften was regelmatig gesproken in de safety meetings, waarbij betrokkene aanwezig was. Betrokkene had deze veiligheidsvoorschriften niet nageleefd en had niet op de naleving ervan door het slachtoffer toegezien.

Het Arbeidsomstandighedenbesluit is ingevolge artikel 2 Arbeidsomstandighedenwet mede van toepassing op zeevarenden die arbeid verrichten geheel of ten dele buiten Nederland aan boord van zeeschepen die op grond van Nederlandse rechtsregels gerechtigd zijn de Nederlandse vlag te voeren. Artikel 7.23 van dit besluit behelst een verplichting voor de rederij/werkgever om geschikte arbeidsmiddelen te kiezen indien tijdelijke werkzaamheden op hoogte niet veilig en onder passende ergonomische omstandigheden op een daartoe geschikte werkvloer kunnen worden uitgevoerd. De rederij/werkgever bepaalt hoe deze verplichting in praktische voorschriften worden gegoten. Aan boord moet daar echter uitvoering aan worden gegeven door degene die verantwoordelijk is voor de werkzaamheden die op dat moment worden uitgevoerd. Dat is in de eerste plaats de kapitein die deze taak en verantwoordelijkheid ook kan overlaten aan, in dit geval, de eerste stuurman.

Gezien de ernst van de nalatigheid was een schorsing van de vaarbevoegdheid van 6 weken op zijn plaats. Die duur was lager dan de eis van de inspecteur, omdat rekening was gehouden met de maatregelen die eerder in enigszins vergelijkbare zaken waren opgelegd en met de omstandigheden dat het pas de tweede aanmonstering als stuurman was van betrokkene en in de ISM-SMS, de safety meetings en de RI&E alleen in grote lijnen aandacht werd besteed aan het werken op hoogte. Er was geen sprake van grove nalatigheid van betrokkene. Hij had bovendien lering getrokken uit het gebeuren. Het ongeval dat het slachtoffer was overkomen had hem erg aangegepen en hij had contact met het slachtoffer gezocht. Om deze redenen zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid voor 4 weken voorwaardelijk werd opgelegd.

Aanbevelingen voor de praktijk

Aanbeveling verdient het om in de veiligheidsprotocollen expliciet te vermelden en in de safety meetings onder de aandacht te brengen, dat werkzaamheden op/vanaf niet aan alle zijden afgezette luiken veiligheidsrisico's meebrengen en op een hoogte van meer dan 2,5 meter vallen onder het begrip 'werkzaamheden op hoogte', waarvoor veiligheidsvoorschriften gelden. Vanuit een oogpunt van veiligheid kan het toezicht op het laden (daarom) het beste plaatsvinden vanaf de luikenwagen. Als dat praktisch niet goed uitvoerbaar is en er om die reden gebruik wordt gemaakt van de ruimte op de (gestapelde) luiken is een valbeveiliging vereist.

EEMSLIFT HENDRIKA

UITSPRAAK VAN 23 DECEMBER 2022
NR. 6 VAN 2022
ZAAK 2022.V1-EEMSLIFT HENDRIKA

Betrokkene: kapitein

In deze zaak was de Eemslift Hendrika op maandag 5 april 2021 tijdens stormweer op weg van Bremerhaven naar Kolvereid (Noorwegen). Zij voer langs de Noorse westkust ter hoogte van Ålesund. Aan dek stonden 2 catamarans, een jacht, een zeiljacht en een grote vissersboot. Door het slechte weer was het schip zwaar gaan stampen en slingeren, met als gevolg grote versnellingskrachten op de lading. Door schuivende lading waren uiteindelijk een paar gevulde ballastwattanks vanuit het ruim lek geraakt. Een grote hoeveelheid ballastwater (120 - 300 m³) was toen het onderruim ingestroomd en bewoog zich hier als een vrij vloeistofoppervlak. Door het vrij vloeistofoppervlak en de schuivende lading nam de stabiliteit drastisch af en werd er besloten om het schip te verlaten. De bemanning had het schip onder zware weersomstandigheden moeten verlaten. Later was ook nog de grote vissersboot uit zijn sjorringen gebroken en van dek in zee geschoven, waarbij onder meer één van de boordkranen zwaar werd beschadigd. De Eemslift Hendrika is een paar dagen later door bergers op sleeptouw genomen. Daarmee was een milieuramp voorkomen.

Het bezwaar van de inspecteur was dat betrokkene, in de wetenschap dat stormweer onderweg was, niet in de haven was blijven liggen totdat het weer op de route beter werd en, eenmaal onderweg met projectlading en steeds slechter wordend weer, hij er niet voor had gekozen om alsnog binnendoor in de Noorse fjorden te varen of om daar een oppertje te zoeken, wat ertoe had geleid dat alle bemanningsleden het schip hadden moeten verlaten, waarbij zij aan grote risico's waren blootgesteld, en het schip en de lading aanzienlijke schade hadden opgelopen. De eis luidde om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 8 weken waarvan 4 weken voorwaardelijk.

Volgens betrokkene waren de eerste paar dagen redelijk tot goed wat de weersverwachting betrof en was er voor hem dus geen reden om niet te vertrekken uit Bremerhaven. Tevens voelde hij dat er door de rederij druk op hem werd uitgeoefend om de eta te halen.

Het Tuchtcollege achtte het niet onlogisch om uit Bremerhaven te vertrekken, omdat het weer voor de eerste dagen redelijk goed was. Betrokkene had wel zijn voyageplanning moeten aanpassen en een andere route moeten nemen of een schuilplaats moeten zoeken, wetende dat ze over twee dagen zeer slecht weer in zouden gaan. Dat bezwaar is gegrond verklaard. De Eemslift Hendrika kwam in steeds slechter weer terecht. NAVTEX gaf voor de relevante gebieden aan: GALE 9 en STORM 10. Betrokkene had geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de route en de scheepsgegevens in een SPOS-programma te zetten. Het was hem bekend dat de weersomstandigheden dicht bij de Noorse kust zo waren dat de golven daar sterker werden. Desondanks had hij er zonder overleg met de eerste stuurman en superintendant voor gekozen om niet binnendoor in de fjorden te varen. Hij was onderweg met project- en deklading waarvan hij zich onvol-

doende had vergewist hoe de sjorring daarvan was. Het Tuchtcollege achtte het onbegrijpelijk dat hij ondanks de Navtex berichten toch nog dacht voor de storm uit in Kolvereid te kunnen zijn. Betrokkene had verschillende mogelijkheden om een oppertje te zoeken, ook nog op een later moment. Dat betrokkene druk vanuit de rederij voelde is niet te begrijpen. Hij bevestigde ter zitting immers dat de mede-eigenaar hem had geadviseerd om vanwege de zeer slechte weersvoorspelling binnendoor te gaan.

Dit alles had niet alleen geleid tot aanzienlijke materiële schade maar ook de bemanningsleden (die het schip in de storm met een helikopter hadden moeten verlaten) waren aan grote risico's blootgesteld.

Niet kon worden volstaan met de door de inspecteur gevorderde maatregel, omdat betrokkene onnodig grote risico's had genomen en hij bovendien maar beperkt lering uit het voorval had getrokken. Hij zag niet in dat hij als kapitein niet volledig op eigen kompas moest varen maar ook actief naar de mening van andere officieren diende te vragen. In dit geval had de rederij hem zelfs geadviseerd om een veilige route te nemen.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen legde het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid op van 8 weken.

In de omstandigheid dat betrokkene ook zelf letsel had opgelopen en hij lange tijd niet had kunnen varen zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat van de schorsing van de vaarbevoegdheid 2 weken voorwaardelijk werd opgelegd.

Aanbevelingen voor de praktijk

Omdat de Onderzoeksraad voor Veiligheid over dit ongeval een rapport had uitgebracht, verwees het Tuchtcollege naar dit rapport van 5 april 2021 ("Noodsituatie na schuivende lading. Lessen uit het voorval met de Eemslift Hendrika").

NJORD

UITSPRAAK VAN 23 DECEMBER 2022 NR. 7 VAN 2022 ZAAK 2022.V4-NJORD

Betrokkene: kapitein

In deze zaak was de Njord, een Nederlands containerschip, op 18 november 2021 omstreeks 22.12 uur LT even buiten Brevik (Noorwegen) aan de grond gelopen. Het schip was kort daarvoor vanuit Brevik vertrokken met bestemming Bremerhaven en werd bestuurd door een Noorse loods, die daarbij de automatische piloot gebruikte. Het was erg mistig (de sectorlichten waren door de mist niet te zien). De gronding vond plaats nadat de loods een draai naar bakboord had ingezet. Betrokkene – die zich samen met de eerste stuurman bij de loods op de brug bevond – had gezien dat de bocht te laat werd ingezet en dat er te langzaam werd gedraaid. Hij had de loods herhaaldelijk voorgesteld om over te schakelen op handbesturing, maar de loods voelde zich daar niet comfortabel bij. Uiteindelijk had betrokkene de 2e stuurmachine bijgezet en de besturing van de loods overgenomen, waarbij werd overgegaan op handbesturing. Dat had niet meer mogen baten. Bij de gronding ontstond een lek in de voorpiek van het schip. De enige schade was die aan het schip zelf.

Het bezwaar van de inspecteur tegen de betrokkene bestond uit de volgende elementen:

- i Het vertrek was niet uitgesteld voor het aanpassen van de route die anders was dan in de reisvoorbereiding.
- ii Er werd geen gebruik gemaakt van Parallel Index methode op de radar, terwijl de sectorlichten niet zichtbaar waren door de mist.
- iii Er stond maar 1 stuurmachinepomp bij in een gebied waar de navigatie voorzichtigheid gebod vanwege grote koersveranderingen en mist.
- iv Er werd niet op de hand gestuurd in een gebied waar de navigatie voorzichtigheid gebod vanwege grote koersveranderingen en mist.
- v Er werd een ECS aan boord gebruikt voor navigatiedoeleinden. Deze was hier echter niet voor goedgekeurd en kon derhalve niet dienen als vervanging van een ECDIS.
- vi Het schip was onder gezag van de betrokkene aan de grond geraakt.

De eis van de inspecteur luidde om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 4 weken waarvan 2 weken voorwaardelijk.

Betrokkene stelde onder andere: dat hij al 36 jaar als kapitein voer, zelf nog bij geen enkel incident betrokken was geweest, in de meeste vaargebieden van het schip een loods ontheffing heeft en, juist daar waar een verplichting gold om wel een loods te nemen, hij te maken kreeg met een gronding. Het beleid van de loods had daar in belangrijke mate aan bijgedragen, aldus betrokkene. Betrokkene meende daarnaast dat voor meerdere van de door de inspecteur genoemde bezwaren gold dat een oorzakelijk verband met de gronding ontbrak.

Als formeel aspect noemde hij nog dat de inspecteur hem niet meteen al bij de eerste ondervraging de cautie had gegeven.

Voor het Tuchtcollege woog het zwaarst dat betrokkene – die wist dat het schip traag draaide op de (door de loods bediende) automaat en ermee bekend was of had moeten zijn dat er weldra een scherpe koerswijziging aankwam – (i) de loods niet ruim voor het naderen/inzetten van die scherpe bocht dringend had gewaarschuwd voor dit trage draaien bij gebruik van de automaat en (ii) de loods niet had ‘overruled’, door tijdig en kordaat op te treden/in te grijpen bij uitblijven van een adequate reactie van de loods. Dit had in belangrijke mate bijgedragen aan de gronding. Het Tuchtcollege nam aan dat een acute noodzaak tot handelend optreden voorkomen had kunnen worden, als van tevoren afstemming had plaatsgevonden over de te volgen afwijkende route binnen het aanwezige brugteam (kapitein, loods, eerste stuurman). Nu was bij betrokkene – die niet eerder ter plaatse had gevaren – onbekend waar en hoe de eerste scherpe bocht naar bakboord zou worden genomen in de dichte mist. Hij wist niet wat de loods deed. Dit dient te allen tijde te worden voorkomen. De verantwoordelijkheid daarvoor rustte in de eerste plaats bij betrokkene als gezagvoerder/kapitein. Onder de zich hier voordoende omstandigheden – waaronder de dichte mist en de in verband daarmee op het laatste moment doorgevoerde routewijziging die niet eerst rustig was voorbereid/doorgesproken – mocht hij er niet op vertrouwen dat de loods wel zou weten hoe het schip in dichte mist veilig op de automatische piloot door het bochtige vaarwater van de afwijkende route kon worden geloodst.

Het verwijt betreffende de hiervoor bedoelde nalatigheid lag besloten in het 6e bezwaar van de inspecteur. Deze nalatigheid had in belangrijke mate bijgedragen aan de gronding. Bij de overige bezwaren van de inspecteur was dat verband minder duidelijk. Voor zover het er al was, leidde dat bovendien niet tot een andere maatregel.

Het beroep door de raadsman van betrokkene op het niet geven van een cautie door de inspecteur werd verworpen, omdat het Tuchtcollege voor het bewijs geen gebruik had gemaakt van de tegenover de inspecteur afgelegde verklaringen en los daarvan geldt dat een tuchtrechtelijke procedure geen “criminal charge” in de zin van artikel 6 EVRM is. Op de inspecteur rustte geen verplichting om de cautie te geven bij het inwinnen van informatie over de door het klassebureau gemelde gronding, althans gaf het achterwege laten ervan geen aanleiding om die informatie buiten beschouwing te laten.

De verantwoordelijkheid van de kapitein als gezaghebber geldt onverkort bij een (verplicht) gebruik van een loods. Diens bekendheid met de lokale situatie doet daar niet aan af. Wel mag van de loods worden verwacht dat ook hij zijn werk goed doet. Daarvan leek hier geen sprake te zijn geweest. De veronderstelde nalatigheid van de loods woog mee in het voordeel van betrokkene, net als de omstandigheid dat betrokkene als (indirect) eigenaar van het schip financieel nadeel had geleden als gevolg van het ongeval.

Voor de aan betrokkene te wijten nalatigheid werd een onvoorwaardelijk ontzegging van de vaarbevoegd voor 1 week opgelegd. Ten voordele van betrokkene had daarbij meegewogen, naast de hiervoor reeds genoemde omstandigheden, dat hij er blijk van had gegeven lering te hebben getrokken uit het gebeuren en dat zich geen persoonlijke ongelukken hadden voorgedaan en geen schade aan derden of het milieu was toegebracht.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2022

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

A. Aalewijnse
Hoofdwerktuigkundige

E.R. Ijssel de Schepper
Kapitein

T.W. Kanders
Kapitein

C. Kuiken
Scheepsofficier

H. van der Laan
Kapitein

O.F.C. Magel
Kapitein

R.A. Oppelaar
Kapitein

R.E. Roozendaal
Kapitein

C.R. Tromp
Kapitein

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

J. Berghuis
Kapitein

R.M. Boeijen
*Hoofdwerktuigkundige
(lid vanaf 1 september 2022)*

V.C. Engel
Scheepsofficier (lid vanaf 1 september 2022)

S.W. Postma
*Kapitein/Noordzeeloods
(lid vanaf 1 september 2022)*

D. Roest
Kapitein

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier

A.W. Taekema
Kapitein (lid vanaf 1 september 2022)

J. van Vuuren
Kapitein

J.K.J. Bout
Schipper ter zeevisserij

H.J. Ijpma
Schipper ter zeevisserij

H. Schaap
Oud-Schipper ter zeevisserij

A.J. de Heer
Voormalig Reder

C.J.M. Schot
Reder

J.J. Spaan
Waterbouwkundige

E. E. Zijlstra
Waterbouwkundige

T.S. de Groot
Registerloods

R.J.N. de Haan
Registerloods

W.A. Barten
Hydrograaf

N.P. Kortenoeven-Klasen
Hydrograaf

SECRETARIS

E.H.G. Kleingeld

PLV. SECRETARISSEN

V. Bouchla

E.M. Dooting



