

TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAARVERSLAG 2023



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 2023

INHOUD

Algemeen	5
Nieuwe zaken en afgehandelde zaken	6
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2023	7
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2023	44



ALGEMEEN

In 2023 heeft het Tuchtcollege in veertien zaken uitspraak gedaan. Dat is een evenaring van het record uit 2021. Bij vijf incidenten werden door de inspecteur twee betrokkenen opgeroepen om zich te verantwoorden, zodat er van die veertien zaken vijf “dubbele zaken” waren. Drie van die dubbele zaken werden door een groot college behandeld; bij de andere zaken werden steeds drie leden ingezet. Geen enkel verzoek werd door een particuliere klager ingediend.

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.

Daarnaast werd gesproken met vertegenwoordigers van de NVKK, Nautilus International, de OVV, de KVNR en de Noordzeeofficieren van het Functioneel Parket. Ook was er schriftelijk contact met de Nederlandse Vereniging voor Vervoerrecht. Op de agenda stond in alle gevallen een terugblik op onze geslaagde jubileumbijeenkomst van 1 juli 2022. Hieruit is onder meer voortgekomen dat het Tuchtcollege op de website inmiddels verwijst naar de diverse mogelijkheden voor betrokkenen om zich van rechtsbijstand te voorzien.

Afscheid werd genomen van Joris van Vuuren en Tjitte de Groot.

Als nieuwe plaatsvervangende leden werden Erik Pannekoek en Rob Ruigrok benoemd. Kiki Bouchla werd benoemd tot vaste secretaris van het Tuchtcollege en Karin de Ridder tot plaatsvervangend secretaris.

Voor de recent benoemde leden werd in juni een leuke en leerzame introductiedag georganiseerd.

Amsterdam, mei 2024



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
2023	14	0	0	0	14
Totaal	121	2	9	2	113

*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 2023

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.

EN AVANT

UITSPRAAK VAN 27 JANUARI 2023
NR. 1 VAN 2023
ZAAK 2022.V6-EN AVANT

Betrokkene: kapitein

Deze zaak ging om een zeer ernstig ongeval dat had plaatsgevonden op 25 augustus 2021 aan boord van de En Avant 7 (EA7), een traditionele Nederlandse sleepboot (met twee vaste schroeven), in de Centrale Insteekhaven te Moerdijk. Hierbij was een matroos om het leven gekomen en een stagiair gewond geraakt. Nabestaanden van de matroos waren in de zittingszaal aanwezig. De stagiair woonde de zitting online bij.

De EA7 voerde als achtersleepboot een havenassistentie uit. De En Avant 4 was de voorsleepboot. Het zeeschip dat werd geassisteerd, de Tia Marta, werd achteruit uit de Oostelijke Insteekhaven getrokken om vervolgens in de zwaaicirkel van de Centrale Insteekhaven gedraaid te worden en daarna vooruit richting het Zuid-Hollands Diep te gaan. Bij deze manoeuvre waren de matroos en de stagiair bekneld geraakt tussen de sleeptros en de accommodatie. De matroos was vrijwel direct aan zijn verwondingen overleden. De stagiair had twee ribben gebroken.

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

1. Betrokkene had bij de manoeuvre om met de kop voor te komen, het schip te ver laten doorzwaaien.
1. Betrokkene was zich onvoldoende bewust van de situatie hoe de EA7 zich bevond ten opzichte van de Tia Marta, de stand van de sleeptros en de positie van de dekbemanningsleden.
1. Betrokkene had onvoldoende met B (de andere kapitein, die ten tijde van de gedraging tijdelijk werkzaam was met officierstaken), afgestemd wie waarop zou letten en hoe zij daarover zouden communiceren.
1. Bovenstaande bezwaren hadden bijgedragen aan dit ongeval en mede daardoor was een bemanningslid overleden en een bemanningslid gewond geraakt.
1. Betrokkene was uitgevaren met het schip, zonder te voldoen aan alle bemanningseisen, gesteld vanuit de van toepassing zijnde binnenvaartwetgeving.
1. Betrokkene was uitgevaren met het schip, zonder de monsterrol op te maken.

De eis van de inspecteur luidde aanvankelijk om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van zes maanden waarvan drie maanden voorwaardelijk, maar op de zitting voerde de inspecteur aan dat het meer opportuun was om een boete op te leggen, omdat betrokkene op dat moment niet voer en betrokkene had aangegeven dat hij voorlopig niet terugging naar zee. De inspecteur had het niet opmaken van een monsterrol en geen bemanningslid aan boord hebben met een geldig vaarbewijs voor de binnenvaart niet laten meewegen in de hoogte van de eis, omdat deze feiten niet hadden bijgedragen aan het ongeval.

Ten aanzien van het eerste bezwaar, in combinatie met het vierde bezwaar, voerde betrokkene aan dat hij zich niet kon herinneren dat hij (te) ver was doorgedraaid, maar dat uit elektronische kaartgegevens en filmbeelden leek te volgen dat de draaiing verder was doorgezet dan hij zich herinnerde. Ook volgens de politie, die de elektronische kaartgegevens had bestudeerd, draaide het schip langzaam verder door, maar dat was volgens de politie “in de dynamiek van het varen niet ongebruikelijk en eventueel te verwachten”. Volgens betrokkene kon de tros niet strak komen te staan door de draai van de EA7, omdat de snelheid van de EA7 daarvoor te laag was. Dat het ongeval mede had plaatsgevonden omdat de EA7 te ver was doorgedraaid was volgens betrokkene onvoldoende onderbouwd.

Ten aanzien van het tweede bezwaar, in combinatie met het vierde bezwaar, voerde betrokkene aan dat hij duidelijke afspraken had gemaakt om ervoor te zorgen dat de gehele situatie werd overzien. Staand vanuit de roerstand was het zicht beperkt, daarom had betrokkene de rederij gevraagd om een ervaren officier om de uitkijkpositie in te nemen op de brugvleugel aan de bakboordzijde. Die uitkijkpositie werd vervuld door B. Via de openstaande deur van de stuurhut hadden betrokkene en B doorlopend contact. Gezamenlijk hadden zij een goed overzicht over de situatie. Gelet op de draai van de EA7, de manoeuvre en de informatie die hij had gekregen van B had betrokkene volgens hem correct gehandeld door de loods aan te geven dat het akkoord was om langzaam vooruit te draaien.

Ten aanzien van het derde bezwaar, in combinatie met het vierde bezwaar, voerde betrokkene aan dat sprake was van heldere afspraken en een heldere taakverdeling, gelet op de verklaringen van betrokkene en B. Bovendien was dezelfde manoeuvre eerder die dag ook al uitgevoerd en had betrokkene voor beide keren dat de manoeuvres waren uitgevoerd een *toolbox-meeting* gehouden. Ten aanzien van het vijfde bezwaar voerde betrokkene aan dat de eisen die golden op grond van binnenvaartwetgeving niet waren voorgeschreven en dat in het gebied waarin werd gevaren tijdens

het ongeval (de zeehaven Moerdijk) uitsluitend met zeevaartpapieren conform het Minimum Safe Manning Document mocht worden gevaren. Volgens betrokkene was het overigens primair de verantwoordelijkheid van de rederij om het schip juist te bemannen. Ten aanzien van de vraag of al dan niet één bemanningslid een vaarbewijs zou moeten hebben, refereerde betrokkene zich aan het oordeel van het Tuchtcollege.

Ten aanzien van het zesde bezwaar erkende betrokkene dat hij geen monsterrol had opgemaakt toen hij aan boord kwam. Hij had dat later willen doen, wat kon volgens de andere kapiteins en de rederij, maar hij besefte dat hij dat meteen bij aanmonstering had moeten doen.

Het Tuchtcollege verklaarde de bezwaren één tot en met vijf gegrond en het zesde bezwaar ongegrond. Het Tuchtcollege legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van zes maanden.

In de volgende omstandigheden zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat een gedeelte van de schorsing (vier maanden) voorwaardelijk werd opgelegd:

- betrokkene was een relatief onervaren kapitein, die aan het einde van zijn opleidingstraject zat;
- betrokkene was niet goed gecoacht door de rederij (zo had hij kennelijk van zijn mentor niet geleerd dat bij het draaien de snelheid van het schip nul moest zijn);
- betrokkene had er blijk van gegeven buiten die fatale dag de veiligheid op het water zeer serieus te nemen. Hij had signalen gestuurd aan de rederij, welke signalen door de rederij waren genegeerd tot het ongeval (dat hij het geen goed idee vond dat de EA7 verder ging zonder marofs; hij had de rederij gevraagd of het mogelijk was om camera's te plaatsen zodat er vanuit de stuurhut zicht was op het dek en de dekwerkzaamheden en dat hij het geen goed idee vond om een stagiair aan boord te laten meelopen, omdat de EA7 geen goede leerplek zou zijn en omdat hij dit zelf ook een extra belasting vond);
- de rederij had een onvoldoende geïnstrueerde persoon (B) naar de EA7 gestuurd.

Het Tuchtcollege vond het zesde bezwaar ongegrond, omdat overtreding van artikel 94 lid 2 Besluit Zeevarenden en artikel 33 lid 2 en 59 Wet Zeevarenden (bij elke wijziging in de bemannings-samenstelling moet een monsterrol worden opgemaakt) geen schending van de norm van goed zeemanschap inhield. Deze overtreding van de wet bracht in het onderhavige geval de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer niet in gevaar.

Op grond van de inhoud van de bewijsmiddelen was in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Aan het begin van de assistentie lag de EA7 kont-kont met de Tia Marta. Nadat de Tia Marta gedraaid was in de Centrale Insteekhaven zou de EA7 met de kop voor komen, waarbij de sleeptros over de kopbolder zou lopen. Op deze manier zou de EA7 achter de Tia Marta aan meevaren, in voorwaartse richting. Bij de manoeuvre om met de kop voor te komen en de sleeptros over de kopbolder te leggen, was de EA7 te ver over bakboord door gezwaaid en tegelijkertijd kwam de sleeptros strak te staan. De sleeptros liep vanaf de beting naar de middenbolder (min of meer op gelijke hoogte met de beting, maar dan aan bakboordzijde van het schip). Vanaf de bakboord middenbolder was de sleeptros aan bakboord tegen de voorzijde van de accommodatie gekomen. De matroos en stagiair bevonden zich aan bakboord in het gangboord tussen de accommodatie en de verschansing. Zij waren bekneld geraakt tussen de sleeptros en de accommodatie. De matroos stond het meest vooraan en was vrijwel direct aan zijn verwondingen overleden. De stagiair stond iets verder naar achteren en had twee ribben gebroken.

Het Tuchtcollege vond het eerste bezwaar gegrond, omdat gebleken was dat betrokkene met de EA7 te dicht het achterschip van de Tia Marta was genaderd en hoogstwaarschijnlijk in het schroefwater van de Tia Marta terecht was gekomen, waardoor betrokkene de controle verloor en de sleepboot te ver had laten doorzwaaien. De wind (volgens de loods NW - 4 Bft) had daaraan ook meegewerkt. Zoals bleek uit screenshot 32 lag de EA7 verkeerd en kon hij daar niet meer wegkomen. Op de film was de schok te zien en de abrupte beweging die de EA7 maakte. De Tia Marta was bijna niet verplaatst, maar de EA7 wel. Betrokkene had ook zelf de mogelijkheid opengelaten dat hij de sleepboot te ver had laten doorzwaaien.

Het Tuchtcollege deelde niet de opvatting van de politie dat het doorzwaaien van de sleepboot (onder een hoek van bijna 90 graden!) in de dynamiek van het varen niet ongebruikelijk en eventueel te verwachten was.

Het Tuchtcollege vond het tweede bezwaar gegrond, omdat was gebleken dat betrokkene zich onvoldoende bewust was van de situatie hoe de EA7 zich bevond ten opzichte van de Tia Marta, de stand van de sleeptros en de positie van de dekbemanning. Dit volgde uit het volgende. Volgens de eigen regels van de rederij (paragraaf 4.9.1 over Safe Speed van de Muller manual) moet met draaien de snelheid van het schip zo laag mogelijk zijn. Het was normaal gesproken aangewezen en het meest veilig om te wachten met draaien tot de draad over de voorbolder ligt. De Tia Marta mocht dus geen snelheid hebben. Toch was betrokkene akkoord gegaan met de loods om met de Tia Marta vooruit te draaien, terwijl de draad nog niet over de voorbolder lag en hij de positie van de dekbemanning niet kon zien. Betrokkene had aangegeven dat hij beter kon manoeuvreren als vooruit werd gevaren en wat snelheid werd opgebouwd, omdat daardoor de schroeven konden worden gebruikt waarmee hij kon sturen. Dit was echter een extra risico, waarbij alertheid op zijn plaats was. Betrokkene was zich daar niet van bewust. Hij had dit niet geleerd van zijn mentor.

De positie van de sleeptros was een gedeelde verantwoordelijkheid van betrokkene en B. Een ervaren kapitein moet constant gefocust zijn op de tros om te zien of deze wel of niet strak komt te staan. Betrokkene had vanuit zijn positie kunnen zien dat de tros omhoog liep en had dan kunnen zien dat sprake was van tensie. Betrokkene had verklaard dat hij naar de Tia Marta voer en hij die richting uit keek en dat de afstand tot de Tia Marta bepalend was of de tros strak kwam te staan. Hij was in zijn verklaring echter niet stellig dat hij de sleeptros voortdurend was blijven volgen. Betrokkene was zich dus onvoldoende bewust van de stand van de sleeptros.

Hetzelfde geldt voor de positie van de dekbemanning, omdat B hem daar niet over had ingelicht. Het Tuchtcollege vond het derde bezwaar gegrond, omdat de omstandigheden dat er die dag twee toolbox-meetings waren gehouden en eerder die dag dezelfde manoeuvre was uitgevoerd, niet maakten dat was gebleken dat betrokkene voldoende precies met B had afgestemd wie waarop zou letten en hoe zij daarover zouden communiceren. Met name ontbrak het aan goede afspraken over de communicatie. B had een uitkijfunctie en van hem mocht dan ook worden verwacht dat hij betrokkene steeds op de hoogte zou houden van hoe de manoeuvre verliep en dat hij betrokkene aanwijzingen zou geven, bijvoorbeeld door te zeggen “niet verder naar bakboord sturen” of “niet te hard draaien”. In plaats daarvan hadden betrokkene en B tijdens de manoeuvre nauwelijks met elkaar gecommuniceerd. B had alleen tegen betrokkene gezegd “is goed” en “het gaat niet goed”.

Het Tuchtcollege vond het vierde bezwaar gegrond, omdat aan het ongeval had bijgedragen dat betrokkene de EA7 bij de manoeuvre om met de kop voor te komen te ver had laten doorzwaaien, dat betrokkene zich onvoldoende bewust was van de situatie hoe de EA7 zich bevond ten opzichte van de Tia Marta, de stand van de sleeptros en de positie van de dekbemanning en dat betrokkene

onvoldoende met B had afgestemd wie waarop zou letten en hoe zij daarover zouden communiceren.

De betreffende manoeuvre was niet makkelijk naar behoren uit te voeren met een conventionele sleepboot zonder boegschroef en met weinig diepgang, zeker niet in het donker en met wind. Voldoende aannemelijk was dat het gebrek aan ervaring van betrokkene had meegespeeld. Het Tuchtcollege overwoog dat bij nieuwe sleepboten een ongeval als deze zo goed als uitgesloten was, omdat de sleepdraad dan via een oog op het voorschip naar de lier/beting op het voorschip liep en hij vanaf de stuurhut was in te korten en te bedienen.

Het Tuchtcollege vond het vijfde bezwaar gegrond, omdat zich aan boord niet een persoon bevond die houder was van het grote patent dat geldig was voor het te bevaren riviergedeelte. Betrokkene ging er – in navolging van de rederij – ten onrechte van uit dat als een schip op zeevaartpapieren (MSMD) in Nederlandse binnenwateren voer, qua bemanningseisen niet behoefde te worden voldaan aan de Nederlandse binnenvaartwetgeving. Op zichzelf stelde betrokkene terecht dat het primair de verantwoordelijkheid van de rederij was om het schip juist te bemannen, maar dat nam volgens het Tuchtcollege niet weg dat ook een kapitein onzeemanschappelijk handelde als bepalingen die bedoeld zijn om de veiligheid van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer in acht te nemen, werden genegeerd.

Voor aandachtspunten voor de praktijk verwees het Tuchtcollege naar het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid van november 2022 (“Beknelling door sleepdraad met fatale afloop – lessen uit het ongeval aan boord van de sleepboot En Avant 7”).

EN AVANT

UITSPRAAK VAN 27 JANUARI 2023
NR. 2 VAN 2023
ZAAK 2022.V7-EN AVANT

Betrokkene: kapitein, maar ten tijde van de gedraging tijdelijk werkzaam met officierstaken

Casus: zie hierboven (zaak 2022.V6-EN AVANT)

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

1. Betrokkene was zich onvoldoende bewust van de situatie hoe de EA7 zich bevond ten opzichte van de Tia Marta en de stand van de sleeptros.
2. Betrokkene had onvoldoende met de kapitein afgestemd wie waarop zou letten en hoe zij daarover zouden communiceren.
3. Bovenstaande bezwaren hadden bijgedragen aan dit ongeval en mede daardoor was een bemanningslid overleden en een bemanningslid gewond geraakt.

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

Volgens betrokkene moest de ILT niet ontvankelijk worden verklaard in het verzoek, omdat hij geen deel uitmaakte van de bemanning. Betrokkene voerde aan dat dit formele verweer niet betekende dat hij ervan uitging dat hij zijn zorg als goed zeeman niet in acht behoorde te nemen. Ten aanzien van het eerste bezwaar voerde betrokkene aan dat de oorzaak van het ongeval een stuurfout was van de kapitein, die niet voorzienbaar was voor betrokkene. De kapitein was eindverantwoordelijk voor de navigatie en stond aan het roer. Hij kon zelf de sleeptros vanuit de Tia Marta zien en in de gaten houden. Betrokkene stond buiten, om de bemanningsleden aan dek in de gaten te houden die de tros moesten begeleiden om de bolders en waarbij ervoor moest worden gewaakt dat de tros niet achter de banden zou blijven haken. Zijn focus was daarop gericht en niet op de stand van de EA7 ten opzichte van de Tia Marta en de stand van de sleeptros tussen deze twee schepen. Als betrokkene vanuit zijn positie naar beneden keek, terwijl het schip aan het draaien was, had hij niet onmiddellijk door dat het schip te ver doordraaide. Ten aanzien van het tweede bezwaar voerde betrokkene aan dat in de toolbox-meeting tussen de kapitein en betrokkene was afgestemd wie waarop zou letten. Verder was eerder die middag al een vergelijkbare manoeuvre gedaan met dezelfde bemanning, waarbij op dezelfde manier werd geopereerd. Betrokkene stond bovendien op circa 2,5 meter afstand van de kapitein en er kon direct met elkaar worden gecommuniceerd.

Het Tuchtcollege verklaarde de inspecteur ontvankelijk in het verzoek, verklaarde de bezwaren gegrond en legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier maanden.

Omdat betrokkene onvoldoende was geïnstrueerd door de rederij, bepaalde het Tuchtcollege dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk (twee maanden) voorwaardelijk werd opgelegd.

Het Tuchtcollege verklaarde ILT ontvankelijk in het verzoek, omdat een officier in functie valt onder het tuchtrecht en zich moet gedragen als goed zeeman, ook als hij niet op de monsterrol staat. Volgens het Tuchtcollege kon in het midden blijven in welke formele rol betrokkene aan boord was van de EA7, omdat het vast stond dat hij kapitein was van een andere sleepboot en hij vanwege zijn senioriteit was gevraagd om de nog in opleiding zijnde kapitein te ondersteunen. Betrokkene voerde overigens zelf aan dat zijn formele niet-ontvankelijkheidsverweer niet betekende dat hij ervan uitging dat hij zijn zorg als goed zeeman niet in acht behoorde te nemen.

Verder overwoog het Tuchtcollege dat op grond van de inhoud van de bewijsmiddelen in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende was gebleken.

Aan het begin van de assistentie lag de EA7 kont-kont met de Tia Marta. Nadat de Tia Marta gedraaid was in de Centrale Insteekhaven zou de EA7 met de kop voor komen, waarbij de sleeptros over de kopbolder zou lopen. Op deze manier zou de EA7 achter de Tia Marta aan meevaren, in voorwaartse richting, waarbij de sleepverbinding in stand bleef. Bij de manoeuvre om met de kop voor te komen en de sleeptros over de kopbolder te leggen, was de EA7 te ver over bakboord door gezwaaid en tegelijkertijd kwam de sleeptros strak te staan. De sleeptros liep vanaf de beting naar de middenbolder (min of meer op gelijke hoogte met de beting, maar dan aan bakboordzijde van het schip). Vanaf de bakboord middenbolder was de sleeptros aan bakboord tegen de voorzijde van de accommodatie gekomen. De matroos en stagiair bevonden zich aan bakboord in het gangboord tussen de accommodatie en de verschansing. Zij waren bekneld geraakt tussen de sleeptros en de accommodatie. De matroos stond het meest vooraan en was vrijwel direct aan zijn verwondingen overleden. De stagiair stond iets verder naar achteren en had twee ribben gebroken. Het Tuchtcollege vond het eerste bezwaar gegrond. Betrokkene was vanwege zijn senioriteit

gevraagd om de nog in opleiding zijnde kapitein te ondersteunen. Om die reden mocht van hem worden verwacht dat hij zich niet zou beperken tot de met de kapitein afgesproken taken. Betrokkene was dan ook mede verantwoordelijkheid voor de hele manoeuvre en moest in de gaten houden of deze goed werd uitgevoerd. Het was in die hoedanigheid de taak van betrokkene om ook op de stand van de sleeptros en de positie van de sleepboot ten opzichte van de Tia Marta te letten. Hij zou dan gezien hebben dat de EA7 wegdraaide van de Tia Marta en ervoor hebben moeten zorgen dat de draad ten opzichte van de boeg van de EA7 nooit naar de stuurboordzijde van de EA7 zou lopen. Hij had dan vroegtijdig kunnen waarschuwen toen de tros achter de accommodatie dreigde te verdwijnen. Opmerkelijk was ook nog volgens het Tuchtcollege, dat de stagiair had verklaard dat hij de sleeplijn onder een band vandaan haalde, maar dat betrokkene dat niet had gezien terwijl het zijn primaire taak was om op de dekbemannings en het begeleiden van de sleeptros te letten. Zijn waarnemingen waren dus verre van optimaal.

Het Tuchtcollege vond het tweede bezwaar gegrond, omdat het met name ontbrak het aan goede afspraken over de communicatie. Betrokkene had een uitkijkfunctie en van hem mocht dan ook worden verwacht dat hij de kapitein steeds op de hoogte zou houden van hoe de manoeuvre verliep en dat hij de kapitein aanwijzingen zou geven, bijvoorbeeld door te zeggen “niet verder naar bakboord sturen” of “niet te hard draaien”. Betrokkene had met zijn ervaring moeten zien aankomen dat er gevaar was en het schip in een gevaarlijke grote hoek liep. Betrokkene had als adviseur met senioriteit gaten in de initiatieven die de kapitein nam, moeten opvullen. Betrokkene had echter niets gedaan. Betrokkene en de kapitein hadden tijdens de manoeuvre nauwelijks met elkaar gecommuniceerd. Betrokkene had alleen tegen de kapitein gezegd “is goed” en “het gaat niet goed”. Uit deze gang van zaken was gebleken dat betrokkene onvoldoende met de kapitein had afgestemd wie waarop zou letten en hoe zij daarover zouden communiceren.

Het Tuchtcollege vond het derde bezwaar gegrond, omdat aan het ongeval indirect had bijgedragen dat betrokkene zich onvoldoende bewust was van de situatie hoe de EA7 zich bevond ten opzichte van de Tia Marta en de stand van de sleeptros en dat betrokkene onvoldoende met de kapitein had afgestemd wie waarop zou letten en hoe zij daarover zouden communiceren. Aanmerkelijk was volgens het Tuchtcollege dat, wanneer betrokkene zijn senioriteit had gebruikt en alert was geweest, hij de kapitein tijdig instructies had kunnen geven.

AMADEUS AQUAMARIJN

UITSPRAAK VAN 23 JUNI 2023

NR. 3 VAN 2023

ZAAK 2022.V12-AMADEUS AQUAMARIJN

Betrokkene: tweede stuurman

Deze zaak ging om de aanvaring tussen de Amadeus Aquamarijn, een Nederlands general cargo schip, en het onder Belgische vlag varende vissersschip, de Z60 Blue Angel (Blue Angel). Beide schepen voeren op 23 december 2021 in het verkeersscheidingsstelsel “Off Texel” in de zuidzuid-west gaande verkeersbaan. De snelheid van de Amadeus Aquamarijn was circa 6 knopen over de grond en de snelheid van de oplopende Blue Angel was circa 10 knopen over de grond. De Blue Angel voer de Amadeus Aquamarijn van achteren aan, waardoor de stuurmachinekamer van de Amadeus Aquamarijn lek raakte en er water de accommodatie inliep. De pompen werden bijgezet en de Amadeus Aquamarijn kon later op eigen kracht de haven van Harlingen bereiken. De Blue Angel, die minimale schade aan de voorsteven had opgelopen, bleef stand-by bij de Amadeus Aquamarijn totdat het niet meer nodig was. Toen vervolgde de Blue Angel haar weg naar de haven van IJmuiden.

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

1. Betrokkene had bepaald dat er geen gevaar voor aanvaring was, terwijl dat er wel degelijk was.
2. Betrokkene had niet te allen tijde een goede uitkijk gehouden.
3. Betrokkene had de Master Standing Orders niet nageleefd.
4. Betrokkene had geen maatregelen genomen ter vermindering van een aanvaring, toen de Z60 Blue Angel zo dichtbij was dat een aanvaring door een handeling van de Z60 Blue Angel alléén niet kon worden vermeden.
5. Bovenstaande elementen hadden bijgedragen tot de aanvaring.

De eis van de inspecteur luidde om betrokkene als maatregel een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van zes weken waarvan drie weken voorwaardelijk.

Betrokkene erkende op de zitting het eerste (gedeeltelijk), vierde en vijfde bezwaar en betwistte het tweede en derde bezwaar.

De raadsman van betrokkene verzocht het Tuchtcollege om de inspecteur niet-ontvankelijk te verklaren in zijn verzoek, omdat er zowel een tuchtrechtelijk als een strafrechtelijk onderzoek naar dezelfde feiten tegen betrokkene was gestart en het Openbaar Ministerie pas op 22 maart 2023, dus ruim meer dan een jaar later (en toevallig ook zeer kort voor het bekend worden van de zittingsdatum van het Tuchtcollege), had laten weten dat de strafzaak geseponneerd was.

Het Tuchtcollege verklaarde de inspecteur ontvankelijk in zijn verzoek, verklaarde de bezwaren een, twee, vier en vijf gegrond en het derde bezwaar ongegrond. Het Tuchtcollege legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op van zes weken.

Omdat betrokkene ook van de rederij een berisping had gekregen, zijn promotie tijdelijk was uitgesteld, hij niet alleen met het onderzoek van de inspecteur is geconfronteerd maar ook met

dat van de maritieme politie en de Onderzoeksraad voor Veiligheid en hij lering uit dit voorval had getrokken, bepaalde het Tuchtcollege dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk (vier weken) voorwaardelijk werd opgelegd.

Wat de ontvankelijkheid betrof, overwoog het Tuchtcollege dat de inspecteur niet kon worden verweten dat het strafrechtelijk onderzoek lang was blijven lopen naast het tuchtrechtelijk onderzoek en dat het enkele lopen van een strafrechtelijk onderzoek niet voldoende was om een tuchtrechtelijk verzoekschrift niet in behandeling te nemen. Dat was anders als ter zake van dezelfde feiten reeds een strafrechtelijke *veroordeling* had plaatsgevonden.

Verder overwoog het Tuchtcollege dat op grond van de inhoud van de bewijsmiddelen (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende was gebleken.

Betrokkene had bepaald dat er geen gevaar voor aanvaring was, terwijl dat gevaar er wel degelijk was. Hij had zich daarbij te veel laten leiden door de ECDIS dat echter geen vervanger was van de radar ter vaststelling van het gevaar voor aanvaring.

Betrokkene had voorts niet te allen tijde goede uitkijk gehouden. Uit zijn eigen verklaring bleek immers dat hij onvoldoende acht had geslagen op het vissersschip dat de Aquamarijn met relatief hoge snelheid opliep. Het was opmerkelijk dat betrokkene over de afstand tussen beide schepen niets kon verklaren. De afstand is het eerste wat een officier ziet als hij gaat plotten. Als men een indicatie heeft van de afstand, dan weet men ook de mate van urgentie. Ook het niet beantwoorden van de marifoonoproep had hem (verder) moeten alarmeren. Betrokkene had te veel gefocust op de CPA volgens ECDIS en ging zelfs beginnen met het invullen van het logboek. Daarnaast had hij de uitkijk gerustgesteld, in plaats van hem op te dragen om ook naar achteren te kijken. Ze traden niet als team op.

Het bezwaar dat betrokkene geen maatregelen had genomen ter vermindering van een aanvaring toen de Z60 Blue Angel zo dichtbij was dat een aanvaring door een handeling van de Z60 Blue Angel alléén niet kon worden vermeden, was ook terecht. Betrokkene had naar stuurboord kunnen uitwijken.

Bovenstaande elementen hadden bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring, waarvoor het oplopende vissersschip, dat geen enkele maatregel ter vermindering van aanvaring had genomen, overigens in de eerste plaats verantwoordelijk was.

Het derde bezwaar vond het Tuchtcollege niet gegrond. Uit het vorenstaande volgde immers dat *naar het inzicht van betrokkene* géén van de drie beschreven situaties zich voordeed. Dat zijn inzicht onjuist was, deed hier niet aan af.

Omdat deze zaak ook door de Onderzoeksraad voor Veiligheid in onderzoek was genomen, zag het Tuchtcollege zelf af van het geven van aandachtspunten voor de praktijk.

De inspecteur had nog wel gevraagd tot welke afstand men wordt geacht geen koers meer te veranderen als men opgelopen wordt; misschien moet men wel koers veranderen wegens het volgen van het TSS.

Het Tuchtcollege antwoordde daarop het volgende. In het algemeen is niet te zeggen tot welke afstand men de eigen koers en vaart moet vasthouden bij oplopen. Daarvoor spelen te veel variabele factoren een rol, zoals de grootte van de schepen, hun snelheid en het onderling snelheidsverschil, de manoeuvreerbaarheid van beide schepen, de weersomstandigheden waaronder zicht, de zeeegang, de instelling van de stuurautomaat en nog veel meer. Bij het naderen van een bocht, samenkomst of splitsing in een TSS kan men aan de oploper duidelijk maken wat men wil door bijtijds al een beetje de gewenste richting op koers te veranderen. Daarmee nodigt men de oplo-

per min of meer uit aan de voor het opgelopen schip gunstige zijde op te lopen. Er blijft gelden: de oploper wijkt en als er geen reactie komt en de CPA blijft zorgwekkend klein, dan dient er een andere manier gevonden te worden om te voorkomen dat een dichtbij situatie zich voordoet. Dat kan bijvoorbeeld door het maken van een oploop afspraak via de VHF.

NIEUW AMSTERDAM

UITSPRAAK VAN 23 JUNI 2023
NR. 4 VAN 2023
ZAAK 2022.V8-NIEUW AMSTERDAM

Betrokkene: derde stuurman

Deze zaak ging om het arbeidsongeval dat had plaatsgevonden aan boord van het Nederlandse cruiseschip de Nieuw Amsterdam, op 8 maart 2021. Tijdens het transport van een staaldraad waren de vingers van een matroos bekneld geraakt, met als gevolg dat een deel van zijn middelvinger moest worden geamputeerd.

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

1. Er waren geen consequenties verbonden aan het deels buiten gebruik zijn van de gebruikte kraan.
 - a. Hierdoor moest een zeer zware last (180 kg) handmatig over een rand getild worden.
 - b. Mede hierdoor kon een wiel van het karretje in de spleet bij het scharnier van het luik terecht komen.
2. Er was gebruikt gemaakt van een zelfgemaakt houten karretje voor het horizontale transport, in plaats van een deugdelijk arbeidsmiddel.
3. Betrokkene had de opdracht om dit werk uit te voeren geaccepteerd, zonder de risico's voldoende in kaart te brengen.
4. Bij de werkzaamheden onder de verantwoordelijkheid van betrokkene was een matroos bekneld geraakt met zijn hand, waardoor een deel van zijn middelvinger was geamputeerd.

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

Volgens betrokkene handelde hij in overeenstemming met de hem opgedragen taken en verantwoordelijkheden, met de geldende protocollen en met de zorgvuldigheid die van een goed zee-man mocht worden verwacht.

Het Tuchtcollege verklaarde de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren ongegrond. Niet was gebleken dat betrokkene had gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoorde te nemen.

Het Tuchtcollege overwoog het volgende.

De staaldraad van een reddingsboot moest worden vervangen. De nieuwe staaldraad werd met een kraan uit de bootsmans werkplaats aan dek gehesen en daarna met een trolley verder horizontaal vervoerd. Omdat de kraan vanwege een defect alleen kon hijsen en vieren en niet dwars-scheeps kon bewegen, stond de trolley zo opgesteld dat door de kabel zijdelings weg te trekken, deze kon landen op de trolley. De trolley moest om zijn weg te kunnen vervolgen over een opstaande rand gebracht worden. Hierbij was de trolley gekanteld. Mogelijk wilde de matroos de staaldraad tegenhouden en was toen zijn vinger bekneld geraakt.

Voor het vervangen van staaldraden van reddingsboten aan boord van de Nieuw Amsterdam was in augustus 2019 een *hazard identification & risk assessment form* opgesteld. Dit formulier was opgesteld door de staff captain en de safety officer. Daarbij was onder meer aandacht besteed aan de juiste hijsmethoden en het risico op handletsel en was de ernst van de mogelijke gevolgen van de gesignaleerde risico's met inachtneming van de voorgeschreven werkwijze ingeschat. Op de dag van het ongeval was een *Permit to Work* voor het vervangen van de staaldraad afgegeven. De responsible officer/supervisor (derde stuurman M) had in de *Permit to Work* ervoor getekend dat hij "*reviewed this permit with the workers(...) and briefed them on work activity and safety precautions*" en dat hij "*personally inspected the work site and adjacent spaces and verified the information as per this permit and that safety procedures and equipment are in place*". De authorizing officer (de safety officer) had in de *Permit to Work* ervoor getekend dat hij overtuigd was "*that all the necessary precautions have been taken and that the Responsible Officer/Supervisor is competent to carry out the work*" en had zijn goedkeuring gegeven om met de werkzaamheden te beginnen. De *Permit to Work* was ook getekend op de plaats aangeduid met "*Captain's or Staff Captain's approval Signature*".

Uit het voorgaande volgde volgens het Tuchtcollege dat het verbinden van consequenties aan het deels buiten gebruik zijn van de kraan en het in kaart brengen van de risico's van de werkzaamheden, niet de taak en de verantwoordelijkheid was van betrokkene, maar van de staff captain en/of de safety officer en de responsible officer. Betrokkene kon dan ook niet worden verweten dat hij geen consequenties had verbonden aan het deels buiten gebruik zijn van de gebruikte kraan. Om dezelfde reden kon betrokkene evenmin worden verweten dat hij de opdracht om dit werk uit te voeren had geaccepteerd, zonder de risico's voldoende in kaart te brengen.

Betrokkene was ook niet aanwezig bij de *safety meeting* die in de ochtend voor het ongeval was gehouden. De safety officer had daarbij de werkzaamheden besproken met de responsible officer (derde stuurman M) en de betrokken bemanningsleden. De safety officer had met betrokkene, aan wie de verantwoordelijkheid voor het transport van de staaldraad was overgedragen, de werkzaamheden op een later moment doorgenomen en daarbij aangegeven dat betrokkene contact moest opnemen met de elektriciens over de status van de kraan en dat afstand van de staaldraad moest worden gehouden. Er was toen niet gesproken over het transport van de staaldraad met de trolley, maar alleen over het hijsen met de kraan.

Wat de trolley betrof overwoog het Tuchtcollege dat het aan boord op zichzelf gebruikelijk was om daarmee zware zaken te transporteren. Voor het transport van de staaldraad was de trolley al eerder gebruikt. Betrokkene was daar toen niet bij. Hij was pas drie dagen aan boord en was dus zijn routine nog aan het opbouwen. Hij kwam iets later op de werklocatie aan. De matrozen hadden toen al de instructie gekregen om te beginnen met het voorbereiden van het transport van de staaldraad. Het was tegen deze achtergrond niet in strijd met goed zeemanschap dat betrokkene toen niet had gezegd dat de staaldraad op een andere manier dan met de trolley getransporteerd moest worden.

Wel was het zo dat de staaldraad over een rand gebracht moest worden. Daarbij was het ongeluk gebeurd. Nadat de draad op de trolley lag, was betrokkene even weggegaan van de werklocatie om de kraan uit te zetten. Betrokkene had toen niet gezegd dat de matrozen met de verdere werkzaamheden moesten wachten tot hij terug was. Het Tuchtcollege verbond hier voor betrokkene echter geen consequenties aan omdat de gehanteerde werkwijze een gevolg was van de beslissing om de werkzaamheden uit te laten voeren met een gedeeltelijk defecte kraan en de verantwoordelijkheid voor deze beslissing niet bij betrokkene lag.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het Tuchtcollege dat bij de bespreking in een *safety meeting* van risico's en mitigerende maatregelen, de verantwoordelijke officieren/supervisors, die zelf betrokken zijn bij de uitvoering van de werkzaamheden, aanwezig moeten zijn.

NIEUW AMSTERDAM

UITSpraak VAN 23 JUNI 2023
NR. 5 VAN 2023
ZAAK 2022.V9-NIEUW AMSTERDAM

Betrokkene: safety officer

Casus: zie hierboven (2022.V8-NIEUW AMSTERDAM)

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

1. Er waren geen consequenties verbonden aan het deels buiten gebruik zijn van de gebruikte kraan.
 - a. Hierdoor moest een zeer zware last (180 kg) handmatig over een rand getild worden.
 - b. Mede hierdoor kon een wiel van het karretje in de spleet bij het scharnier van het luik terecht komen.
2. Er was gebruikt gemaakt van een zelfgemaakt houten karretje voor het horizontale transport, in plaats van een deugdelijk arbeidsmiddel.
3. Ondanks dat betrokkene safety officer was, had hij de opdracht om dit werk uit te voeren aan de derde stuurman gedelegeerd zonder de risico's voldoende in kaart te brengen.
4. Bij de werkzaamheden was een matroos bekneld geraakt met zijn hand, waardoor een deel van zijn middelvinger was geamputeerd.

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

Volgens betrokkene handelde hij in overeenstemming met de hem opgedragen taken en verantwoordelijkheden, met de geldende protocollen en met de zorgvuldigheid die van een goed zeeman mocht worden verwacht.

Het Tuchtcollege verklaarde de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren ongegrond. Niet was gebleken dat betrokkene had gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoorde te nemen.

Het Tuchtcollege overwoog het volgende.

De staaldraad van een reddingsboot moest worden vervangen. De nieuwe staaldraad werd met een kraan uit de bootsmans werkplaats aan dek gehesen en daarna met een trolley verder horizontaal vervoerd. Omdat de kraan vanwege een defect alleen kon hijsen en vieren en niet dwarsscheeps kon bewegen, stond de trolley zo opgesteld dat door de kabel zijdelings weg te trekken,

deze kon landen op de trolley. De trolley moest om zijn weg te kunnen vervolgen over een opstaande rand gebracht worden. Hierbij was de trolley gekanteld. Mogelijk wilde de matroos de staaldraad tegenhouden en was toen zijn vinger bekneld geraakt.

Voor het vervangen van staaldraden van reddingsboten aan boord van de Nieuw Amsterdam was in augustus 2019 een *hazard identification & risk assessment* form opgesteld. Dit formulier was opgesteld door de staff captain en de safety officer. Daarbij was onder meer aandacht besteed aan de juiste hijsmethoden en het risico op handletsel en was de ernst van de mogelijke gevolgen van de gesignaleerde risico's met inachtneming van de voorgeschreven werkwijze ingeschat. Op de dag van het ongeval was een *Permit to Work* voor het vervangen van de staaldraad afgegeven. De responsible officer/supervisor (derde stuurman M) had in de *Permit to Work* ervoor getekend dat hij "*reviewed this permit with the workers(...) and briefed them on work activity and safety precautions*" en dat hij "*personally inspected the work site and adjacent spaces and verified the information as per this permit and that safety procedures and equipment are in place*". De authorizing officer (de safety officer) had in de *Permit to Work* ervoor getekend dat hij overtuigd was "*that all the necessary precautions have been taken and that the Responsible Officer/Supervisor is competent to carry out the work*" en had zijn goedkeuring gegeven om met de werkzaamheden te beginnen. De *Permit to Work* was ook getekend op de plaats aangeduid met "*Captain's or Staff Captain's approval Signature*". Voorafgaande aan de werkzaamheden op 8 maart 2021 was een *safety meeting* gehouden, waarin betrokkene de werkzaamheden had besproken met de responsible officer (derde stuurman M) en de betrokken bemanningsleden. De andere officier die bij de werkzaamheden aanwezig zou zijn (derde stuurman W) was niet bij de *safety meeting* aanwezig. Betrokkene had met hem de werkzaamheden op een later moment doorgenomen en daarbij aangegeven dat hij contact moest opnemen met de elektriciens over de status van de kraan en dat afstand van de staaldraad moest worden gehouden.

Pas op de zitting werd duidelijk dat betrokkene voorafgaand aan het incident bij de staff captain zijn zorgen had geuit over het doen van de werkzaamheden met een kraan die deels buiten gebruik was en met minder mensen dan onder normale omstandigheden. Ook werd duidelijk dat betrokkene tegen de staff captain had gezegd dat het beter was om te wachten met de werkzaamheden tot een speciale ploeg of extra matrozen aan boord waren om de werkzaamheden uit te voeren. Het Tuchtcollege waardeerde dit. Bij de staff captain lag vervolgens de taak en de verantwoordelijkheid om af te wegen wat de risico's waren van het, tegen het advies van betrokkene in, toch uitvoeren van de werkzaamheden met een kraan die deels buiten gebruik was en met minder mensen dan onder normale omstandigheden. De staff captain had de zorgen en het advies van betrokkene om te wachten echter overruled. Vanwege COVID-19 werden geen cruises uitgevoerd en was sprake van een beperkt aantal bemanningsleden. Volgens het company-protocol en internationale richtlijnen was het wel noodzakelijk om onderhoud aan de reddingsboten te verrichten. De staff captain vond daarom dat de werkzaamheden geen uitstel duldden. De werkzaamheden moesten worden gedaan met de kraan die de staaldraad niet dwarsscheeps kon transporteren. Gezien de instructies die betrokkene tijdens en na afloop van de *safety meeting* aan de betrokken bemanningsleden had gegeven, de zorgen die hij bij de staff captain had geuit en in het licht van de hiërarchische structuur aan boord, kon betrokkene niet worden verweten dat hij geen consequenties had verbonden aan het deels buiten gebruik zijn van de gebruikte kraan en kon hem ook niet worden verweten dat hij de opdracht om het werk uit te voeren aan de derde stuurman had gedelegeerd zonder de risico's voldoende in kaart te brengen.

Op de zitting werd ook duidelijk dat betrokkene voorafgaand aan de werkzaamheden had aangegeven de staaldraad met twee veiligheidslijnen opzij te trekken, maar dat die werkwijze niet was opgevolgd. Bij de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden was de trolley achter een opstaande rand gepositioneerd waar de trolley met daarop de staaldraad vervolgens overheen moest worden gebracht. Daarbij was het ongeluk gebeurd. Betrokkene was niet aanwezig bij de feitelijke uitvoering van de werkzaamheden. Betrokkene kon om deze redenen geen verwijt worden gemaakt ten aanzien van de inzet van de trolley.

HELGE

UITSPRAAK VAN 14 JULI 2023
NR. 6 VAN 2023
ZAAK 2023.V1-HELGE

Betrokkene: eerste stuurman

Deze zaak ging om de aanvaring tussen de Helge, een Nederlands multipurpose dry cargo ship, en de Wild Cosmos. In de vroege ochtend van 9 september 2022 was de 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. De Helge werd aan stuurboord achter aangevaren door de oplopende Wild Cosmos, die een SOG van circa 17 knopen had. Twee ballastwatertanks 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. (Not Under Command), maar zonk niet. De bemanning verliet de Helge in een reddingsvlot. Na dertig minuten arriveerde een reddingshelikopter die de bemanning uit het reddingsvlot hees en naar Esbjerg bracht. De Helge werd naar Esbjerg gesleept waar ze op 10 september 2022 arriveerde.

Het bezwaar van de inspecteur tegen betrokkene was opgebouwd uit een aantal elementen, die hierna worden genoemd bij de overwegingen van het Tuchtcollege.

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

Betrokkene erkende het bezwaar van de inspecteur, maar vond de oorspronkelijke, in het verzoekschrift geformuleerde eis te streng en buitensporig.

Het Tuchtcollege verklaarde het bezwaar gegrond en legde een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van acht weken, waarvan vier voorwaardelijk.

De duur van de schorsing was korter dan door de inspecteur aanvankelijk geëist, omdat betrokkene zich tijdens het onderzoek steeds coöperatief had opgesteld, hij inzag dat zijn (doen en) nalaten verkeerd was en hij lering uit het voorval had getrokken.

Het Tuchtcollege overwoog het volgende.

Omdat betrokkene het door de inspecteur tegen zijn doen en laten gemaakte bezwaar had erkend en deze erkenning steun vond in de verklaring van de matroos en de conclusies in het interne onderzoeksrapport, betekende dit dat in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende was gebleken:

1. Betrokkene had 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 had betrokkene ook dat nagelaten.
3. Betrokkene had ten onrechte op basis van AIS gegevens van de Wild Cosmos op de ECDIS aangenomen dat er geen gevaar voor aanvaring was.
4. Betrokkene had geen gebruik gemaakt van de radar(s) om het eventuele gevaar voor een aanvaring door de Wild Cosmos te bepalen.
5. Betrokkene had geen maatregelen genomen ter vermindering 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 vormden van het bezwaar van de inspecteur, hadden bijgedragen tot de aanvaring.

Het behoefde 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 had echter ook betrokkene een aandeel gehad in het ontstaan van de aanvaring. Hij had 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. Daar kwam nog bij dat de Helge onderweg was van Antwerpen naar Heroya (Noorwegen), wat een druk vaargebied was, waarin langzaam varende schepen werden opgelopen door sneller varende schepen die eenzelfde koers volgden. 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 was hier onvoldoende gebeurd.

Betrokkene had 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 had 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) was geen “*long range scanning*”. Er was dan te weinig zicht op wat er achter het langzaam varende schip gebeurde. Dit kon verklaren waarom betrokkene de Wild Cosmos niet op de radar had 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 had hij de uitkijk, toen het nog donker was, van de brug gestuurd en niet vervangen door een andere uitkijk en had hij ook zelf niet voldoende uitkijk gehouden, maar was hij papierwerk gaan doen.

De omstandigheden die betrokkene ter verdediging had aangevoerd, die naar zijn mening maakten dat de eis van de inspecteur ‘te streng en buitensporig’ was, deden aan de gegrondheid van het bezwaar zelf niet af.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het Tuchtcollege dat bij het varen met een relatief lage snelheid in een druk vaargebied, vooral ook moet worden gelet op achterop komend scheepvaartverkeer en dat het daarbij is aanbevolen 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.

ALASKABORG

UITSPRAAK VAN 8 SEPTEMBER 2023
NR. 7 VAN 2023
ZAAK 2022.V10-ALASKABORG

Betrokkene: kapitein

Deze zaak ging om het overboord pompen van olie op de Alaskaborg, een Nederlands general cargo ship, dat op 7 februari 2022 was vertrokken uit Baie Comeau, Canada, 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; bij het laden van ruim één minder hard dan bij het laden van ruim twee.

Op 9 februari 2022 ging het *bilge alarm* (hierna: het alarm) af van de lensput bakboord voor in ruim twee. 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 werd de *bilge ejector* gestopt. De eerste stuurman ging met dekbemanningsleden in ruim twee en ontdekte dat er een gat zat in de brandstoftank, waaruit VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*, hierna: olie) lekte. Die olie vermengde zich met de lading en liep ook in de lensput bakboord voor. Hierdoor werd eerder het alarm veroorzaakt.

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

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

Het bezwaar van de inspecteur tegen betrokkene bestond 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 was een deel van 55 m³ VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*) de Atlantische Oceaan in gepompt.

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

Betrokkene betwistte dat hij de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht had genomen. Ten aanzien van het eerste bezwaar voerde hij daartoe aan dat het had gesneeuwd tijdens het laden van de Alaskaborg (tijdens het laden van ruim één minder hard dan tijdens het laden van

ruim twee), dat op 9 januari 2022 de temperatuur overdag boven het vriespunt lag waardoor de sneeuw kon smelten, de sneeuw ook heeft kunnen smelten door verhitting van de brandstoftanks en eerder was meegemaakt dat de luiken op het schip lekkage vertoonden. Volgens betrokkene mocht hij daarom 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 twee. Er was voor betrokkene geen enkele aanleiding om rekening te houden met lekkende brandstoftanks die grensden aan ruim twee. 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 twee. Het tussendek-luik was naar behoren vastgesjord en ook geïnspecteerd. Dat het SOPEP manual diverse oorzaken behandelde van (olie)lozingen, maar niet het scenario dat de bemanning lekkende olie van een brandstoftank uit een ruimlensput overboord pompte, onderstreepte volgens betrokkene dat dit geen alledaags scenario was waarmee betrokkene rekening had moeten houden. Het was normaalgesproken zo dat de *bilge ejector* werd bijgezet als er water in het ruim zat.

Ten aanzien van het tweede bezwaar voerde betrokkene aan dat hij na onderling overleg met de HWTK en de eerste stuurman tot de conclusie was 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 was 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 had geen filter om te kunnen controleren wat er overboord werd gepompt.

Ten aanzien van het derde bezwaar erkende betrokkene dat er olie overboord was gepompt, maar lag het volgens hem niet voor de hand dat het om veel olie ging. Waarschijnlijk was veel olie in het ruim gebleven. Betrokkene verwees naar het door hem overgelegde expertiserapport (*“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 het verzoek geheel of gedeeltelijk gegrond zou verklaren, verzocht betrokkene om er rekening mee te houden dat hij *“first offender”* was, hij zodra hij op de hoogte was van het ongeval adequaat had gehandeld en schadebeperkende maatregelen had getroffen, Transport Canada betrokkene mogelijk ook nog een boete kon opleggen en hij lering had getrokken uit het ongeval.

Het Tuchtcollege verklaarde het tweede en derde bezwaar gegrond en het eerste bezwaar ongegrond.

Het Tuchtcollege vond 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, gezien de ernst van de gebreken op zijn plaats. Het Tuchtcollege legde betrokkene echter een geldboete op van € 2.000,00. Hierbij speelde mee dat het Tuchtcollege het passend vond om zowel betrokkene als de HWTK dezelfde maatregel op te leggen en ontzegging van de vaarbevoegdheid de HWTK niet zou raken, omdat hij niet meer voer onder Nederlandse vlag. Omdat betrokkene lering had getrokken uit het ongeval, bepaalde het Tuchtcollege dat de geldboete gedeeltelijk (€ 1.000,00) voorwaardelijk werd opgelegd.

Het Tuchtcollege vond het eerste bezwaar ongegrond. Vast stond 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 steenvall) 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, was het tegen deze achtergrond logisch en niet verwijtbaar dat betrokkene in eerste instantie niet had gedacht dat het alarm afging omdat er olie lekte uit een brandstoftank. Ook de inspecteur had op de zitting aangegeven dat een dergelijk scenario niet zo snel voor de hand lag.

Betrokkene dacht in eerste instantie dat het alarm in ruim twee afging door smeltwater of binnendringend water. Bij het laden in ruim twee 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 Tuchtcollege vond het tweede bezwaar gegrond. Op grond van de inhoud van de bewijsmiddelen was 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 was toen ruim twaalf 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 70 m³ per uur was en het schip 30/40 graden slingerde en in dat geval er een reële kans op schade in de ruimen aanwezig was. Nu de zware weersomstandigheden het aanvankelijk niet toelieten om te controleren waarom het alarm afging, had betrokkene order moeten geven om te pompen in de ballasttank in plaats van overboord, ook al was daar geen officiële procedure voor. De HWTK had 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 had dat aangegeven in de e-mail van 10 maart 2022 aan de ILT. Betrokkene had verklaard dat hij daarvan niet op de hoogte was, maar als kapitein had hij moeten weten welke systemen aanwezig waren op het schip waarop hij voer. In ieder geval had hij navraag moeten doen bij de HWTK.

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

Het Tuchtcollege vond het derde bezwaar gegrond. Betrokkene erkende dat er olie overboord was gepompt. Hoewel in het door hem overgelegde expertiserapport werd 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”*, volgde uit die conclusie dat ook de deskundige ervan uitging dat olie overboord was gepompt. Verder verklaarde 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 bewijsmiddelen stond dus in ieder geval vast dat een deel van de 55 m³ olie de Atlantische Oceaan in was gepompt.

Het Tuchtcollege noemde de volgende twee aandachtspunten voor de praktijk:

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).

ALASKABORG

UITSPRAAK VAN 8 SEPTEMBER 2023
NR. 8 VAN 2023
ZAAK 2022.V11-ALASKABORG

Betrokkene: HWTK

Casus: zie hierboven (zaak 2022.V10-ALASKABORG)

Het bezwaar van de inspecteur tegen betrokkene bestond 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 liet de reeds bijgezette *bilge ejector* bij 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:) Door het machinekamerpersoneel, onder leiding van betrokkene, was een deel van 55 m³ VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*) de Atlantische Oceaan in gepompt.

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

Betrokkene betwistte dat hij de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht had genomen. Ten aanzien van het eerste bezwaar voerde hij daartoe aan dat het had gesneeuwd tijdens het laden van de Alaskaborg (tijdens het laden van ruim een minder hard dan tijdens het laden van ruim twee), dat op 9 januari 2022 de temperatuur overdag boven het vriespunt lag waardoor de sneeuw kon smelten, de sneeuw ook heeft kunnen smelten door verhitting van de brandstoftanks en eerder was meegemaakt dat de luiken op het schip lekkage vertoonden. Volgens betrokkene mocht hij daarom na overleg met de kapitein en de eerste stuurman tot de conclusie komen dat het alarm werd veroorzaakt door smeltende sneeuw of door binnendringend water in ruim twee. Er was voor betrokkene geen enkele aanleiding om rekening te houden met lekkende brandstoftanks die grensden aan ruim twee. 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 twee. Het tussendek-luik was naar behoren vastgesjord en ook geïnspecteerd. Dat het SOPEP manual diverse oorzaken behandelde van (olie)lozingen, maar niet

het scenario dat de bemanning lekkende olie van een brandstoftank uit een ruimlensput overboord pompte, onderstreepte volgens betrokkene dat dit geen alledaags scenario was waarmee betrokkene rekening had moeten houden. Het was normaalgesproken zo dat de *bilge ejector* werd bijgezet als er water in het ruim zat.

Ten aanzien van het tweede bezwaar voerde betrokkene aan dat hij na onderling overleg met de kapitein en de eerste stuurman tot de conclusie was 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 was om bemanningsleden aan dek dan wel in het ruim te laten gaan voor inspectie. Daarom werd besloten om de inmiddels bijgezette *bilge ejector* bij te laten staan op de betreffende lensput en dat vol te houden 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 had geen filter om te kunnen controleren wat er overboord werd gepompt.

Ten aanzien van het derde bezwaar voerde hij daartoe aan dat volgens hem in werkelijkheid een veel kleinere hoeveelheid dan de aanvankelijk ruw geschatte hoeveelheid van 30 m³ overboord was gepompt en dat waarschijnlijk veel olie in het ruim was gebleven. Hij verwees daarbij naar het door hem overgelegde expertiserapport (*“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 het verzoek geheel of gedeeltelijk gegrond zou verklaren, verzocht betrokkene om er rekening mee te houden dat hij “first offender” was, hij zodra hij op de hoogte was van het ongeval adequaat had gehandeld en schadebeperkende maatregelen had getroffen, Transport Canada betrokkene mogelijk ook nog een boete kon opleggen en hij lering had getrokken uit het ongeval.

Het Tuchtcollege verklaarde het tweede en derde bezwaar gegrond en het eerste bezwaar ongegrond.

Het Tuchtcollege vond 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, gezien de ernst van de gebreken op zijn plaats. Het Tuchtcollege legde betrokkene echter een geldboete op van € 2.000,00, omdat ontzegging van de vaarbevoegdheid betrokkene niet zou raken, nu hij niet meer voer onder Nederlandse vlag.

Omdat betrokkene lering had getrokken uit het ongeval, bepaalde het Tuchtcollege dat de geldboete gedeeltelijk (€ 1.000,00) voorwaardelijk werd opgelegd.

Het Tuchtcollege vond het eerste bezwaar ongegrond. Vast stond 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 steenvval) 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 sjoorren naar behoren was geschied, was het tegen deze achtergrond logisch en niet verwijtbaar dat betrokkene in eerste instantie niet had gedacht dat het alarm afging omdat er olie lekte uit een brandstoftank. Ook de inspecteur had op de zitting aangegeven dat een dergelijk scenario niet zo snel voor de hand lag.

Betrokkene dacht in eerste instantie dat het alarm in ruim twee afging door smeltwater of binnen-

dringend water. Bij het laden in ruim twee 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 Tuchtcollege vond het tweede bezwaar gegrond. Op grond van de inhoud van de bewijsmiddelen is in deze zaak was (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat betrokkene de reeds bijgezette *bilge ejector* bij liet staan tot de volgende ochtend of totdat het weer beter was, terwijl hij niet wist wat er overboord werd gepompt. In totaal was toen ruim twaalf 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 70 m³ per uur was en het schip 30/40 graden slingerde en in dat geval er een reële kans op schade in de ruimen aanwezig was. Nu de zware weersomstandigheden het aanvankelijk niet toelieten om te controleren waarom het alarm afging, had betrokkene de kapitein moeten adviseren om te pompen in de ballasttank in plaats van overboord, ook al was daar geen officiële procedure voor. Betrokkene had 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 had dat aangegeven in de e-mail van 10 maart 2022 aan de ILT. In plaats daarvan was het alarm geblokkeerd en was de *bilge ejector* de volgende ochtend om 08.00 BT gestopt. Anders dan de inspecteur vond het Tuchtcollege niet aangetoond dat het verantwoord was om al eerder bemanningsleden aan dek en in het ruim te laten gaan voor inspectie. Het Tuchtcollege vond het derde bezwaar gegrond. Volgens betrokkene was er in werkelijkheid een veel kleinere hoeveelheid dan de aanvankelijk ruwe schatting van 30 m³ overboord gepompt. Hij verklaarde op 11 februari 2022: *“found traces of fuel in the bilge system and inform the captain oil spill to the water”*. Hoewel ook in het door hem overgelegde expertiserapport werd 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”*, volgde uit die conclusie dat ook de deskundige ervan uitging dat olie overboord was gepompt. Op grond van de bewijsmiddelen stond dus in ieder geval vast dat een deel van de 55 m³ olie de Atlantische Oceaan in was gepompt.

UK34 KOBUS JR

UITSPRAAK VAN 10 NOVEMBER 2023
NR. 9 VAN 2023
ZAAK 2023.V7-UK34 KOBUS JR

Betrokkene: schipper

Deze zaak ging om de aanvaring op 23 juli 2021 op de Nederlandse Noordzee van het Nederlandse vissersschip, de UK34 Kobus JR. (UK34), tegen het platform Q4-A. De UK34 schampte het platform, waarbij zowel het schip als het platform schade opliep. Normaalgesproken was betrokkene machinist en liep hij ook wacht op de brug van de UK34. Zijn broer was normaalgesproken de schipper, maar die was op vakantie. De UK34 was op de terugreis nadat de visweek erop zat. Betrokkene was als schipper verantwoordelijk voor de navigatie, maar hield zich bezig met de administratie op de computer in de schippershut, die zich achter de brug bevond. Daarom was hij langere tijd achtereen niet op de brug en had hij de aanvaring met het platform niet zien aankomen.

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

1. Ondanks dat betrokkene op het moment van de aanvaring de verantwoordelijk officier van de wacht was, was hij gedurende langere tijd niet op de brug aanwezig.
2. Betrokkene was tijdens zijn wacht langere tijd met andere zaken bezig dan het voeren van de navigatie.
3. Betrokkene had geen ander bemanningslid aangewezen als vervanger om de navigatie te voeren en uitkijk te houden.
4. Het wachtalarm was niet ingeschakeld.
5. Als primair navigatiemiddel werd een elektronische kaart gebruikt, die niet als ECDIS was goedgekeurd.
6. De matroos ogen en oren (hierna: 'O+O') ontbrak, terwijl deze wel verplicht was conform het Minimum Safe Manning Document (hierna: 'MSMD').
7. De monsterrol was niet correct opgemaakt. De verschillende functies waren niet correct ingevuld en de machinist ontbrak op de monsterrol.

Omdat de economische politierechter betrokkene vanwege deze aanvaring al een boete had opgelegd, luidde de eis van de inspecteur om betrokkene een berisping op te leggen.

Betrokkene erkende juistheid van de eerste vier bezwaren. Met betrekking tot de laatste drie bezwaren gaf betrokkene aan dat hij zich hiervan niet bewust was.

Het Tuchtcollege verklaarde de bezwaren een tot en met vier gegrond en de overige bezwaren ongegrond. Omdat de economische politierechter betrokkene al had veroordeeld tot een aanzienlijke geldboete (€ 4.100 waarvan € 2.050 voorwaardelijk) en betrokkene inzag dat hij fout had gehandeld, volstond het Tuchtcollege met het opleggen van een berisping.

Het Tuchtcollege overwoog dat was gebleken dat betrokkene op het moment van de aanvaring de verantwoordelijk officier van de wacht was, hij gedurende langere tijd niet op de brug aanwezig

was, hij tijdens zijn wacht langere tijd met andere zaken bezig was dan het voeren van de navigatie, hij geen ander bemanningslid had aangewezen als vervanger om de navigatie te voeren en uitkijk te houden en dat het wachtalarm niet was ingeschakeld.

Hoewel het Tuchtcollege er begrip voor had dat het invullen van het vislogboek best ingewikkeld was, had betrokkene ervoor moeten zorgen dat de wacht (door een ander) werd gehouden. Indien hij het wachtalarm had ingeschakeld had hij dat in het stuurhuis moeten resetten of anders was het algemeen alarm afgegaan en zou de aanvaring naar alle waarschijnlijkheid zijn voorkomen. Het Tuchtcollege verklaarde het vijfde bezwaar ongegrond. Hoewel het volgens het Tuchtcollege op zichzelf juist was dat *Quodfish* en *TimeZero* niet gekwalificeerd waren als ECDIS, was het Tuchtcollege van oordeel dat *TimeZero* voor de vissers een heel betrouwbaar en actueel elektronisch kaart- en navigatiesysteem was en dat het gebruik daarvan als primair navigatiemiddel binnen de visserij niet onzeemanschappelijk was. *TimeZero* werd namelijk wekelijks geüpdatet en alle wijzigingen die de vissers waarnamen op zee werden door hen aan *TimeZero* doorgegeven via *Whatsapp*. Het Tuchtcollege vond het zesde bezwaar ongegrond, omdat er te veel twijfel was gerezen over de vraag of betrokkene zich onzeemanschappelijk had gedragen in het kader van dit bezwaar. Betrokkene zelf was onvoldoende van de bemanningsvereisten op de hoogte om hier iets over te kunnen verklaren. Uit het e-mailbericht van 5 augustus 2021 te 14:44 uur van het Scheepvaart Kiwa Register NL aan de inspecteur, bleek wel dat slechts drie van de zes opvarenden over een vaarbevoegdheidsbewijs beschikten. Omdat volgens het MSMD vier opvarenden over een vaarbevoegdheidsbewijs dienden te beschikken in plaats van drie, zou vernoemd e-mailbericht er op kunnen duiden dat de UK34 op dat moment één opvarende met een vaarbevoegdheidsbewijs "O+O" te kort kwam en daardoor niet voldeed aan het MSMD. Uit vernoemd e-mailbericht bleek echter niet welke bijlagen precies waren overgelegd door de inspecteur aan het Scheepvaart Kiwa Register NL, zodat onduidelijk bleef of de juiste namen ter toetsing waren voorgelegd. Bovendien volgde uit het proces-verbaal van de maritieme politie, dat uit een op 23 juli 2021 uitgevoerde bemanningscontrole bleek dat de UK34 was bemand conform de eisen als gesteld in de Scheepvaartbemanningswet.

Het Tuchtcollege vond het zevende bezwaar ongegrond, omdat de omstandigheid dat de monsterrol niet klopte er op zichzelf niet toe leidde dat daarmee de zorg die een goed visser in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer geschonden was. Het ging er volgens het Tuchtcollege bij goede zeemanschap om of daadwerkelijk met een voldoende en bekwame bemanning was uitgevaren en er was onvoldoende bewijs dat hier niet aan werd voldaan.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het Tuchtcollege dat door overname van het Belgische beleid met betrekking tot de monsterrol in Nederland (al dan niet geautomatiseerd), meer ongevallen voorkomen zouden kunnen worden.

Het digitale systeem in België werkt als volgt: De Belgische overheid koppelt behaalde diploma's en certificaten die benodigd zijn in de zeevisserij digitaal aan de desbetreffende visser die het diploma of het certificaat behaald heeft. De schipper neemt de namen van zijn opvarenden over op de bemanningslijst en dient die lijst digitaal in. Daarnaast moeten ook aan boord de juiste documenten aanwezig zijn. Als de documenten niet kloppen of als de personen niet aan boord zijn die op de lijst staan, is het niet mogelijk aan te monstern en/of mag er niet worden uitgevaren. Tot slotte handhaaft de Belgische overheid actief op de naleving van deze regels.

De inspecteur heeft in deze zaak hoger beroep ingesteld. Dit hoger beroep loopt nog.

RUYTER

UITSPRAAK VAN 1 DECEMBER 2023
NR. 10 VAN 2023
ZAAK 2023.V8-RUYTER

Betrokkene: marof

Deze zaak ging om de aanvaring op 11 april 2022 tussen de Ruyter, een Nederlandse sleephopperzuiger, en de Celestine, een onder Maltese vlag varend schip, bij het uitvaren van de Westerschelde.

Nadat de Ruyter haar lading had overgeslagen in andere schepen op het vaarwater nabij de Hoofdplaat, vertrok het schip weer richting zee. Betrokkene was de officier van de wacht. De kapitein was ook op de brug. Betrokkene meldde het vertrek vanaf de overslagplaats aan de verkeersleiding. Zij spraken af om achterlangs het overige scheepvaartverkeer naar buiten te varen. Dit betrof de inkomende Sunny Horizon en de uitgaande Celestine. De kapitein vond dit een goed besluit. Nadat de Ruyter achterlangs de Sunny Horizon was gevaren, ging de kapitein op de bank aan een tafeltje op de brug zitten, met zijn rug naar stuurboord. Daardoor kon hij de Celestine niet zien aankomen. Ook kwam de eerste stuurman op de brug met eten. Kort daarop vond de aanvaring plaats.

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

1. Betrokkene had een veel te kleine CPA met de Celestine aangehouden.
2. Betrokkene had de koers te weinig veranderd, na het passeren van de Sunny Horizon.
3. Behalve het veranderen van koers, had betrokkene de snelheid eerder moeten verlagen om een veilige afstand tot de Celestine te houden.
4. Betrokkene had onvoldoende geanticipeerd op de snelheidsverlaging van de Celestine.
5. Mede door bovenstaande bezwaren had de aanvaring plaatsgevonden.

De eis van de inspecteur luidde om betrokkene als maatregel een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van acht weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

Volgens betrokkene diende de inspecteur in het verzoek niet-ontvankelijk te worden verklaard, omdat sprake was van een fundamenteel gebrek. De inspecteur had wat essentieel was voor de basis van het verzoek, niet genoemd in het verzoekschrift. De inspecteur had zich namelijk gebaseerd op de COLREG, terwijl dit primair de SRW 1990 had moeten zijn.

Ten aanzien van het bezwaar met betrekking tot het aanhouden van een veel te kleine CPA betwistte betrokkene dat een CPA van ongeveer 180 meter in dit geval te weinig was geweest. Betrokkene betwistte voorts dat hij had moeten anticiperen op een snelheidsverlaging van de Celestine.

De verwijten over de koersverandering en snelheidsverlaging (elementen twee en drie van het bezwaar) vond betrokkene begrijpelijk, maar daaraan lag volgens betrokkene een verschoonbare vergissing ten grondslag. Hij had zich te laat gerealiseerd dat voor de noodzakelijke koerswijziging naar stuurboord eerder had moeten worden overgeschakeld naar de rivierpilot door het activeren daarvan, het op stand-by zetten van de zeepilot en het omzetten van een keuzeschakelaar. Dit was volgens betrokkene een menselijke en eenmalige vergissing, op een totaal van ongeveer ze-

ventig reizen op de Ruyter waarvan dertig zelf sturend op de brug. Het betrof geen zeemanschapelijk onjuiste beoordeling; een verwijt in het tuchtrecht kon betrokkene op deze punten dan ook niet worden gemaakt, aldus betrokkene.

Betrokkene vroeg het Tuchtcollege om, als het Tuchtcollege zou beslissen een schorsing van de vaarbevoegdheid uit te spreken, deze schorsing alleen te doen laten gelden op zijn bevoegdheden als stuurman en dus niet ook op zijn bevoegdheden als machinist.

Het Tuchtcollege verklaarde de inspecteur ontvankelijk in haar verzoek, verklaarde de bezwaren gegrond en legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van acht weken.

Omdat betrokkene een relatief onervaren en jonge stuurman was, die weinig tot geen ondersteuning kreeg van de kapitein, en hij zich blijkens zijn verklaring ter zitting terdege bewust was van zijn tekortschieten en zijn gebrek aan praktische kennis en vaardigheden, bepaalde het Tuchtcollege dat de schorsing van de vaarbevoegdheid voor vier weken voorwaardelijk werd opgelegd (en niet zoals door de inspecteur was geëist voor slechts twee weken voorwaardelijk).

Het Tuchtcollege zag in hetgeen was aangevoerd geen aanleiding om deze schorsing enkel te doen laten gelden voor de bevoegdheden van betrokkene als stuurman. Afgezien daarvan was volgens het Tuchtcollege een schorsing van een deel van de bevoegdheden van betrokkene praktisch ook niet uitvoerbaar. Betrokkene was *Marof* en zijn *certificate of competence* omvatte uit dien hoofde zowel de bevoegdheid om te varen als stuurman als de bevoegdheid om als machinist aan boord te werken. Bij schorsing van de vaarbevoegdheid dient het *certificate of competence* te worden ingeleverd. Schorsing van de vaarbevoegdheid raakt daarom zowel de bevoegdheid als stuurman als de bevoegdheid als machinist.

Het Tuchtcollege verwierp het beroep van betrokkene op niet-ontvankelijkheid.

Het Tuchtcollege beoordeelt ingevolge artikel 55a in verbinding met artikel 4 lid 4 Wet Zeevarenden of het handelen of nalaten van betrokkene in strijd is 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. Op grond van artikel 55h Wet Zeevarenden dient het verzoek met redenen omkleed te zijn en bevat het verzoek voorts ten minste de persoonsgegevens en functie van betrokkene, gegevens betreffende het schip, een omschrijving van de gedraging en de bezwaren die tegen de gewraakte gedraging zijn gerezen. Het verzoekschrift voldeed aan deze eisen, ook al had de inspecteur daarin niet verwezen naar de bepalingen uit het toepasselijk zijnde Scheepvaartreglement Westerschelde (SRW 1990). De norm van goed zeemanschap zoals genoemd in de artikelen 4 lid 4 en 55a Wet Zeevarenden is een open norm waarbij voor de invulling daarvan houvast kan worden gevonden in verdragen, wetten en besluiten voor de scheepvaart. De inspecteur had in het verzoekschrift deze open norm van artikel 55a Wet Zeevarenden genoemd en daarnaast nog verwezen naar verschillende COLREG bepalingen.

Verder overwoog het Tuchtcollege dat het navolgende was gebleken. Betrokkene was als *Marof* op 11 april 2022 officier van de wacht van de Ruyter bij het uitvaren van de Westerschelde. Met de verkeersleiding sprak betrokkene af om achter de inkomende *Sunny Horizon* en de uitgaande *Celestine* naar buiten te gaan. Nadat de Ruyter (ruim) achterlangs de *Sunny Horizon* was gevaren, was de eveneens op de brug aanwezige kapitein gaan zitten om te eten met zijn rug naar stuurboord. Kort daarop vond de aanvaring met de *Celestine* plaats.

Vaststond dat betrokkene een CPA van 0,1 mijl had aangehouden met de *Celestine*. In de gegeven omstandigheden, te weten op de Westerschelde met schepen op kruisende koersen en stroming,

was een CPA van 0,1 mijl naar het oordeel van het Tuchtcollege veel te weinig. Betrokkene had met een dergelijke CPA te weinig marge gepland om rekening te kunnen houden met de reële mogelijkheid dat andere schepen van koers en/of snelheid konden veranderen. Betrokkene had ter zitting desgevraagd laten weten dat hij de CPA in dezelfde situatie een volgende keer ruimer zou plannen. Het voorgaande betekende dat het eerste en het vierde element van het bezwaar gegrond waren.

Betrokkene had verklaard dat hij na het passeren van de Sunny Horizon twee keer was opgestuurd en tien procent vermogen had verminderd en dat eerder opsturen naar stuurboord niet mogelijk was vanwege de Sunny Horizon. Voor dit opsturen had betrokkene zijn plot gegevens gebruikt en naar buiten gekeken. De kapitein had in zijn verklaring bij de politie bevestigd dat betrokkene twee keer een klapje eraf had gedaan en dat hij hoorde dat de toeren van de blower verminderde. Voorts had de kapitein verklaard dat hij zag dat zij 'ruim achter de Sunny Horizon zouden gaan'. Op de filmbeelden was eveneens te zien dat de Ruyter ruim achter de Sunny Horizon langs was gevaren. Naar het oordeel van het Tuchtcollege had betrokkene de koers na het passeren van de Sunny Horizon veel sterker moeten aanpassen, waartoe ook ruimte was, en de snelheid op een eerder moment moeten verlagen. De omstandigheid dat betrokkene vanwege alle stress direct voorafgaand aan de aanvaring was vergeten om de keuzeschakelaar tussen de zee- en rivierpiloot om te zetten, maakte niet dat hem ten aanzien van de koerswijziging geen tuchtrechtelijk verwijt viel te maken. Het kunnen omgaan met de apparatuur behoort tot de basisvaardigheden van een stuurman, ook al is deze betrekkelijk jong en onervaren. Van een stuurman mag worden verwacht dat deze de benodigde kennis en vaardigheden heeft. Betrokkene had bovendien al verschillende reizen als stuurman met de Ruyter gemaakt. Hoewel de begeleiding door de kapitein – die bovendien wist dat betrokkene relatief onervaren was – ook zeker te wensen had overgelaten, ontsloeg dit betrokkene niet van zijn eigen verantwoordelijkheid.

Het Tuchtcollege merkte hierbij op dat het de stuurman was die betrokkene moest wijzen op de ontstane noodsituatie. Betrokkene leek zich totaal niet gerealiseerd te hebben dat hij zich in een gevaarlijke situatie bevond. Het leek allemaal een verrassing voor hem. Bovenstaande overwegingen leidden ertoe dat het tweede en derde element van het bezwaar eveneens gegrond waren. Bovenstaande elementen hadden bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring.

NOORDERLICHT

UITSPRAAK VAN 29 DECEMBER 2023
NR. 11 VAN 2023
ZAAK 2023.V10-NOORDERLICHT

Betrokkene: kapitein

Deze zaak ging om de gronding van de Noorderlicht, een Nederlands passagiers-/ zeilschip, gebouwd in 1910, aan de rotsachtige grond aan de noordkant van het eilandje Auken in Noorwegen, op 23 maart 2023. Aan boord bevonden zich 26 personen, waaronder 9 bemanningsleden en 17 passagiers in de leeftijd van 14 tot en met 18 jaar (trainees van het onderwijsprogramma Masterskip). De Noorderlicht was op weg van Trondheim naar het noordelijker gelegen Rørvik. Het schip voer op de motor. De route liep vlak langs fjorden en eilandjes en tussen de eilandjes door. De gronding vond plaats doordat de Noorderlicht bij het corrigeren van haar koers nabij een engte bij het eilandje te zuidelijk uitkwam. De stuurman was op dat moment de OOW. Er was een uitkijk, maar die was op dat moment benedendeks. Op betrokkene en de machinist na, gingen de opvarenden na de gronding van het schip af. Zij gingen met de bijboot naar het droge gedeelte van het eilandje. Daar werden zij opgehaald door een vrachtschip. Met een lokale reddingsboot werden zij vervolgens van het vrachtschip overgezet op een passagiersschip, dat hen naar Lauvsnes bracht. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor en de schade viel mee. Het schip maakte geen water.

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

1. Betrokkene had er niet voor gezorgd dat er een goede en volledige reisvoorbereiding was gemaakt voor de reis Trondheim – Rørvik.
2. Betrokkene had niet goed gecommuniceerd met de stuurman over de reisvoorbereiding van de reis Trondheim – Rørvik.
3. Een ECS, die niet voldeed aan de IMO-performance Standards voor ECDIS, werd gebruikt als primair navigatiemiddel.

De eis van de inspecteur luidde om betrokkene een berisping op te leggen en een voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van twee weken.

Betrokkene erkende op de zitting de eerste twee punten van het bezwaar van de inspecteur. Betrokkene betwistte echter de juistheid van het verwijt dat een ECS werd gebruikt als primair navigatiemiddel. Volgens betrokkene werd genavigeerd op zicht, de radar en de papieren kaart (die zich benedendeks bevond). De ECS was een aanvullend navigatiemiddel, wat volgens betrokkene niet in strijd was met goed zeemanschap.

Het Tuchtcollege verklaarde de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond en legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van drie weken.

De tekortschietende reisvoorbereiding en communicatie, in combinatie met de eindverantwoordelijkheid van betrokkene als kapitein, leidde ertoe dat het Tuchtcollege een zwaardere maatregel oplegde dan geëist. Omdat betrokkene en de stuurman samen waren betrokken bij de ondernomen

reis en de (tekortschietende) voorbereiding ervan/communicatie erover, legde het Tuchtcollege aan betrokkene dezelfde maatregel op als aan de stuurman.

Omdat betrokkene lering had getrokken uit het voorval en er alles aan wilde doen om herhaling te voorkomen, bepaalde het Tuchtcollege dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk (twee weken) voorwaardelijk werd opgelegd.

Het Tuchtcollege overwoog vooraf dat de kapitein en de scheepsofficieren van de Noorderlicht onderworpen waren aan tuchtrechtspraak, omdat het onder Nederlandse vlag varende schip de Noorderlicht, dat door de eigenaar was aangeduid als “tall ship”, viel onder het toepassingsbereik van de Wet zeevarenden (zie de artikelen 1 en 2 van deze wet).

Het Tuchtcollege overwoog verder dat de reisvoorbereiding tekort schoot en er onvoldoende communicatie was. Vast stond dat de gronding van de Noorderlicht het directe gevolg was van een stuurfout van de stuurman. Deze stuurfout kon in dit geval echter niet worden los gezien van de tekortschietende reisvoorbereiding en het gebrek aan communicatie tussen de stuurman en de kapitein. Die punten raakten ook het handelen en nalaten van betrokkene als gezagvoerder van de Noorderlicht.

Hoewel dit tot zijn verantwoordelijkheid behoorde, had betrokkene er niet voor gezorgd/op toegezien dat er een goede en volledige reisvoorbereiding was gemaakt voor de reis Trondheim – Rørvik. Dat is in strijd met goed zeemanschap. Goed zeemanschap veronderstelt een goede voorbereiding van een voorgenomen reis. Een reisvoorbereiding is niet alleen het uitzetten/intekenen van een route, maar houdt een volledige risicoanalyse in, waarbij mogelijke gevaren en dus ook potentieel lastige vaargedeelten, zoveel als mogelijk worden geïnventariseerd. Hierbij dienen onder andere ook de specifieke kenmerken van het schip en de te verwachten weersomstandigheden te worden betrokken. Een verplichting om op deze wijze te werk te gaan was neergelegd in de door de inspecteur genoemde regelgeving, maar geldt ook los daarvan.

Geconstateerd moest worden dat de hier bedoelde verplichting tot een goede reisvoorbereiding door betrokkene (die de koersen had uitgezet in de digitale ECS-kaart) en de stuurman (die het reisplan had gemaakt) niet op juiste wijze was nageleefd. Het reisplan was summier en onderling niet goed doorgesproken. Dit laatste gold in het bijzonder (ook) voor de engte/passage bij het eilandje Auken, waar het was misgegaan. Eerst achteraf was door beiden geconcludeerd dat zij de navigatie ter plekke samen hadden moeten doen. Mede vanwege de inrichting van het schip – met de motor-/ roerbediening bovendeks en de navigatiekamer onderdeks, waardoor de stuurstand moest worden verlaten om de positie en de koers van het schip te noteren en controleren – was het in strijd met goed zeemanschap om daarmee 's nachts dicht onder de kust van Noorwegen, in engten tussen eilanden door, te varen, met alleen de stuurman als dienstdoend officier van de wacht. Dit had al bij de reisvoorbereiding moeten worden onderkend, eens te meer gelet op de (te verwachten) weersgesteldheid en het feit dat het voor betrokkene de eerste keer was dat hij met de Noorderlicht voer en de stuurman geen ervaring had met het varen onder deze omstandigheden en trouwens ook niet met dit traject.

Betrokkene, die de reisvoorbereiding diende te controleren, had dan ook duidelijke afspraken met de stuurman moeten maken over de onderlinge taakverdeling. Eens te meer omdat betrokkene aan het begin van de reis en bij de afwisseling van de wacht wist, althans behoorde te weten, dat er 's nachts in het donker een stuk door een engte moest worden gevaren en er 17 kinderen aan boord waren. De standaard wachtorders waren onder deze omstandigheden niet toereikend. Betrokkene had expliciet met de stuurman moeten afspreken dat hij aanwezig wilde zijn bij het varen door deze engte.

Terzijde wees het Tuchtcollege er in dit verband op, dat na de gronding met de rederij was afgesproken dat onder de Noorse kust alleen nog gedurende de dag mocht worden gevaren, met bovendien twee officieren, afwisselend tussen de stuurpositie aan dek en de post benedendeks in de navigatieruimte.

Voor zover het standpunt van betrokkene was dat sprake was van een goed verlichte vaargeul, waarin met een schip als de Noorderlicht probleemloos met één wachtdoend officier op zicht kon worden gevaren, zonder noodzaak tot verdere nauwkeurige positiebepaling, werd erop gewezen dat de stuurman hier zelf anders over had verklaard; hij had erop gewezen dat hij een heel stuk van de reis geen landverkenning had en dat het hem moeite en tijd kostte om de (positie van de) bakens bij het eilandje Auken te kunnen plaatsen toen deze in zicht kwamen.

Ten aanzien van het derde bezwaar, dat een ECS, die niet voldeed aan de IMO-performance Standards voor ECDIS, werd gebruikt als primair navigatiemiddel, overwoog het Tuchtcollege dat op grond van de huidige regelgeving (SOLAS Chapter V Regulation 19 onder 2.1.4) alle schepen, ongeacht hun omvang, moeten zijn uitgerust met zeevaarkundige kaarten en zeevaarkundige publicaties om de route van het schip voor de voorgenomen reis te plannen en weer te geven, alsmede posities gedurende de reis te plotten en te monitoren. Een weergave- en informatiesysteem voor elektronische zeekaarten (ECDIS) waarmee ditzelfde kan worden bereikt wordt eveneens geaccepteerd. Een ECS, zoals aan boord van de Noorderlicht, geldt niet als geaccepteerde vervanging voor de aanwezigheid en het gebruik van de zeevaarkundige kaarten en publicaties.

De route was in dit geval tevoren alleen uitgezet in het ECS. Deze track in de elektronische kaart, die vanaf de stuurstand was te zien, werd onderweg door de stuurman gebruikt voor de positiebepaling. De posities en tijden bij koersveranderingen en bij het passeren van kenbare punten waren niet nauwgezet op de papieren zeekaart vermeld, althans niet vaker dan één keer per uur (en eventueel adequaat bijgehouden in het scheepsdagboek).

Het ECS vormde in dit geval voor de stuurman een primair navigatiemiddel. Dat ontkende hij ook niet. Vlak voor de gronding stuurde hij de uitkijk naar de navigatiekamer beneden om desgevraagd het plaatje van het ECS van schaal te kunnen veranderen.

Als de Noorderlicht zich niet leende voor het installeren van een ECDIS en/of de eigenaar van de Noorderlicht dit om andere redenen bezwaarlijk vond, was dit geen rechtvaardiging om dan maar een ECS-systeem als primair navigatiemiddel te gebruiken. Er diende dan op andere wijze te worden voorzien in een geaccepteerde wijze van navigatie. Degenen die gebruikmaakten van de reisprogramma's die werden aangeboden met de Noorderlicht, mochten erop vertrouwen dat de navigatie geschiedde op veilige en reglementair toegestane wijze. Ook al lag de zorg voor de in dit opzicht benodigde uitrusting/bemanning van het schip primair bij de eigenaar ervan, had ook betrokkene als kapitein een verantwoordelijkheid in dit opzicht.

Voor de goede orde voegde het Tuchtcollege toe dat het gebruik van het ECS niet de oorzaak van de gronding was. Hoewel het bezwaar van de inspecteur tegen het ECS-gebruik op zichzelf genomen juist was, leidde het in dit geval niet tot een zwaardere maatregel dan die welke zonder dit feit zou zijn opgelegd.

NOORDERLICHT

UITSPRAAK VAN 29 DECEMBER 2023
NR. 12 VAN 2023
ZAAK 2023.V9-NOORDERLICHT

Betrokkene: stuurman

Casus: zie hierboven (zaak 2023.V10-NOORDERLICHT)

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

1. Door handelingen van betrokkene was de Noorderlicht aan de grond geraakt.
2. Betrokkene had geen goede en volledige reisvoorbereiding gemaakt voor de reis Trondheim – Rørvik.
3. Betrokkene had niet goed gecommuniceerd met de kapitein over de reisvoorbereiding van de reis Trondheim – Rørvik.
4. Betrokkene gebruikte als primair navigatiemiddel een ECS die niet voldeed aan de 'IMO-performance standards' voor ECDIS.

De eis van de inspecteur luidde ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van drie weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

Betrokkene erkende het bezwaar van de inspecteur.

Het Tuchtcollege verklaarde de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond en legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van drie weken.

Omdat betrokkene lering had getrokken uit het voorval, bepaalde het Tuchtcollege dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk (twee weken) voorwaardelijk werd opgelegd.

Bij het bepalen van de duur van de schorsing had het Tuchtcollege in het voordeel van betrokkene onder meer meegewogen dat zich geen persoonlijke ongelukken hadden voorgedaan en dat de schade beperkt was gebleven. De afdoening was daarmee conform de eis van de inspecteur.

Het Tuchtcollege overwoog vooraf dat de kapitein en de scheepsofficieren van de Noorderlicht onderworpen waren aan tuchtrechtspraak, omdat het onder Nederlandse vlag varende schip de Noorderlicht, dat door de eigenaar was aangeduid als "tall ship", viel onder het toepassingsbereik van de Wet zeevarenden (zie de artikelen 1 en 2 van deze wet).

Het Tuchtcollege overwoog verder dat de gronding van de Noorderlicht het directe gevolg was van een in strijd met goed zeemanschap gemaakte stuurfout van betrokkene. Betrokkene, die als 1e stuurman de officier van wacht was, had, toen hij het eilandje Auken te ver noord om naderde, de koers naar stuurboord gecorrigeerd om zuidelijker uit te komen. Hij had echter teveel gecorrigeerd en niet op tijd teruggestuurd, waardoor het schip te zuidelijk uitkwam, ten zuiden van de vaargeul, en vastliep op de noordzijde van het eilandje.

Ook overwoog het Tuchtcollege dat de reisvoorbereiding tekort schoot en er onvoldoende communicatie was. Een reisvoorbereiding is niet alleen het uitzetten/intekenen van een route, maar

houdt een volledige risicoanalyse in, waarbij mogelijke gevaren en dus ook potentieel lastige vaargeeelten, zoveel als mogelijk worden geïnventariseerd. Hierbij dienen onder andere ook de specifieke kenmerken van het schip en de te verwachten weersomstandigheden te worden betrokken. Een verplichting om op deze wijze te werk te gaan was neergelegd in de door de inspecteur genoemde regelgeving, maar geldt ook los daarvan.

Geconstateerd moest worden dat de hier bedoelde verplichting tot een goede reisvoorbereiding door betrokkene (die het reisplan had gemaakt) en de kapitein (die de koersen had uitgezet in de digitale ECS-kaart) niet op juiste wijze was nageleefd. Het reisplan was summier en onderling niet goed doorgesproken. Dit laatste gold in het bijzonder (ook) voor de engte/passage bij het eilandje Auken, waar het was misgegaan. Eerst achteraf was door beiden geconcludeerd dat zij de navigatie ter plekke samen hadden moeten doen. Mede vanwege de inrichting van het schip – met de motor-/ roerbediening bovendeks en de navigatiekamer onderdeks, waardoor de stuurstand moest worden verlaten om de positie en de koers van het schip te noteren en controleren – was het in strijd met goed zeemanschap om daarmee 's nachts dicht onder de kust van Noorwegen, in engten tussen eilanden door, te varen, met alleen betrokkene als dienstdoend officier van de wacht. Dit had al bij de reisvoorbereiding moeten worden onderkend, eens te meer gelet op de (te verwachten) weersgesteldheid en het feit dat betrokkene geen ervaring had met het varen onder deze omstandigheden en trouwens ook niet met dit traject en het voor de kapitein de eerste keer was dat hij met de Noorderlicht voer.

Terzijde wees het Tuchtcollege er in dit verband op, dat na de gronding met de rederij was afgesproken dat onder de Noorse kust alleen nog gedurende de dag mocht worden gevaren, met bovendien twee officieren, afwisselend tussen de stuurpositie aan dek en de post benedendeks in de navigatieruimte.

Voor zover het standpunt van betrokkene was dat sprake was van een goed verlichte vaargeul, waarin met een schip als de Noorderlicht probleemloos met één wachtdoend officier op zicht kon worden gevaren, zonder noodzaak tot verdere nauwkeurige positiebepaling, werd erop gewezen dat betrokkene hier zelf anders over had verklaard; hij had erop gewezen dat hij een heel stuk van de reis geen landverkenning had en dat het hem moeite en tijd kostte om de (positie van de) bakens bij het eilandje Auken te kunnen plaatsen toen deze in zicht kwamen.

Ten aanzien van het derde bezwaar, dat een ECS, die niet voldeed aan de IMO-performance Standards voor ECDIS, werd gebruikt als primair navigatiemiddel, overwoog het Tuchtcollege dat op grond van de huidige regelgeving (SOLAS Chapter V Regulation 19 onder 2.1.4) alle schepen, ongeacht hun omvang, moeten zijn uitgerust met zeevaarkundige kaarten en zeevaarkundige publicaties om de route van het schip voor de voorgenomen reis te plannen en weer te geven, alsmede posities gedurende de reis te plotten en te monitoren. Een weergave- en informatiesysteem voor elektronische zeekaarten (ECDIS) waarmee ditzelfde kan worden bereikt wordt eveneens geaccepteerd. Een ECS, zoals aan boord van de Noorderlicht, geldt niet als geaccepteerde vervanging voor de aanwezigheid en het gebruik van de zeevaarkundige kaarten en publicaties.

De route was in dit geval tevoren alleen uitgezet in het ECS. Deze track in de elektronische kaart, die vanaf de stuurstand was te zien, werd onderweg door de stuurman gebruikt voor de positiebepaling. De posities en tijden bij koersveranderingen en bij het passeren van kenbare punten waren niet nauwgezet op de papieren zeekaart vermeld, althans niet vaker dan één keer per uur (en eventueel adequaat bijgehouden in het scheepsdagboek).

Het ECS vormde in dit geval een primair navigatiemiddel. Dat ontkende betrokkene ook niet.

Vlak voor de gronding stuurde hij de uitkijk naar de navigatiekamer beneden om desgevraagd het plaatje van het ECS van schaal te kunnen veranderen.

Als de Noorderlicht zich niet leende voor het installeren van een ECDIS en/of de eigenaar van de Noorderlicht dit om andere reden bezwaarlijk vond, was dit geen rechtvaardiging om dan maar een ECS-systeem als primair navigatiemiddel te gebruiken. Er diende dan op andere wijze te worden voorzien in een geaccepteerde wijze van navigatie. Degenen die gebruikmaakten van de reisprogramma's die werden aangeboden met de Noorderlicht, mochten erop vertrouwen dat de navigatie geschiedde op veilige en reglementair toegestane wijze. Ook al lag de zorg voor de in dit opzicht benodigde uitrusting/bemannings van het schip primair bij de eigenaar ervan, had ook betrokkene als officier een verantwoordelijkheid in dit opzicht.

Voor de goede orde voegde het Tuchtcollege toe dat het gebruik van het ECS niet de oorzaak van de gronding was. Hoewel het bezwaar van de inspecteur tegen het ECS-gebruik op zichzelf genomen juist was, leidde het in dit geval niet tot een zwaardere maatregel dan die welke zonder dit feit zou zijn opgelegd.

BARNEY

UITSPRAAK VAN 29 DECEMBER 2023
NR. 13 VAN 2023
ZAAK 2023.V11-BARNEY

Betrokkene: kapitein

Deze zaak ging om de Barney, een Nederlandse Shoalbuster, die op vrijdag 3 maart 2023 met de bovenzijde van de stuurhut tegen de onderzijde van de Schellingwouderbrug te Amsterdam voer. Daarbij waren onder meer de satellietkoepels beschadigd, was een reddingsvlot geactiveerd en waren de cradles van de reddingsvloten beschadigd.

Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zes personen. De navigatie werd gedaan door de marof. Ook betrokkene was als kapitein op de brug. Er was geen (goede) beoordeling van de airdraft gemaakt, in relatie tot de doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug. Pas op het allerlaatste moment realiseerde betrokkene zich dat het schip niet onder deze brug door paste, maar toen was het al te laat en vond de aanvaring plaats. Er hadden zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan.

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

1. Betrokkene had het reisplan onvoldoende nauwkeurig gecontroleerd.
2. Betrokkene had rekening gehouden met een airdraft van 2 meter minder dan dat deze in werkelijkheid was.
3. Betrokkene had geen consequenties verbonden aan de genoteerde doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug in relatie tot de actuele airdraft van de Barney.
4. Betrokkene was uitgevaren met het schip, zonder te voldoen aan alle bemanningseisen, gesteld vanuit de van toepassing zijnde binnenvaartwetgeving.

De eis van de inspecteur luidde om betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen van zes weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

Betrokkene erkende de bezwaren van de inspecteur. Anders dan in eerdere verklaringen, verklaarde betrokkene op de zitting dat het de bedoeling was om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen en dat na het uitvaren van de sluis er onder de brug door werd gevaren.

Het Tuchtcollege verklaarde de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond en legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier weken.

Omdat betrokkene lering had getrokken uit het voorval, bepaalde het Tuchtcollege dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk (twee weken) voorwaardelijk werd opgelegd.

Het Tuchtcollege overwoog dat betrokkene erg onoplettend was en dat om onbegrijpelijke redenen het schip, waarvan bekend was dat de *airdraft* te hoog was voor de doorvaartopening, tegen de brug was gevaren.

Het Tuchtcollege vond het onaannemelijk dat het de bedoeling was om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen. Dit viel noch in de een dag na het incident opgestelde *statements*, noch

in de circa een maand later gegeven schriftelijke antwoorden van betrokkene en de marof te lezen. Ook in het door de rederij opgestelde rapport van 23 augustus 2021 werd niet over het plan om door de hef te varen gesproken. Het was aan betrokkene om een eventuele afwijkende *track record* van de ECDIS over te leggen.

Mocht varen door de hef toch de aanvankelijke bedoeling zijn geweest, dan deed dat volgens het Tuchtcollege aan de kern van de bezwaren niet af.

Het Tuchtcollege overwoog ten overvloede, dat het in het algemeen aanbeveling verdient dat ook ILT aan boord gaat om onderzoek te doen en authentieke documenten veilig te stellen.

Als aandachtspunten voor de praktijk noemde het Tuchtcollege:

1. Het verdient aanbeveling dat rederijen in hun standaardformulieren voor de reisvoorbereiding in een apart kader vragen over de minimale doorvaarthoogten van bruggen e.d., de actuele *airdraft* van het schip en clearance opnemen voor het veilig onderdoor kunnen varen daarvan.
2. Goed *Bridge Resource Management* brengt met zich mee dat met iedereen dezelfde navigatie informatie wordt gedeeld, zodat voor iedereen duidelijk is wat de bedoeling is. Verder dient te worden voorkomen dat de brugbezetting wordt afgeleid door bezoekers.

BARNEY

UITSPRAAK VAN 29 DECEMBER 2023 NR. 14 VAN 2023 ZAAK 2023.V12-BARNEY

Betrokkene: marof

Casus: zie hierboven (zaak 2023.V11-BARNEY)

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

1. Betrokkene had in het reisplan geen aantekening gemaakt over de *airdraft*.
2. Daarmee had betrokkene ook geen consequenties verbonden aan de genoteerde doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug in relatie tot de actuele *airdraft* van de Barney.
3. Betrokkene had niet op eigen initiatief actie ondernomen om een aanvaring met de Schellingwouderbrug te voorkomen.

De eis van de inspecteur luidde om betrokkene als maatregel een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen voor zes weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

Betrokkene erkende de bezwaren van de inspecteur. Anders dan in eerdere verklaringen verklaarde betrokkene op de zitting dat het aanvankelijk de bedoeling was om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen en dat pas na het uitvaren van de sluis hij ervoor koos om onder de brug door te varen.

Het Tuchtcollege verklaarde de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond en legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier weken.

Omdat betrokkene lering had getrokken uit het voorval, bepaalde het Tuchtcollege dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk (twee weken) voorwaardelijk werd opgelegd.

Het Tuchtcollege overwoog dat betrokkene erg onoplettend was en dat om onbegrijpelijke redenen het schip, waarvan bekend was dat de *airdraft* te hoog was voor de doorvaartopening, tegen de brug was gevaren.

Het Tuchtcollege vond het onaannemelijk dat het de bedoeling was om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen. Dit viel noch in de een dag na het incident opgestelde *statements*, noch in de circa een maand later gegeven schriftelijke antwoorden van betrokkene en de kapitein te lezen. Ook in het door de rederij opgestelde rapport van 23 augustus 2021 werd niet over het plan om door de hef te varen gesproken. Het was aan betrokkene om een eventuele afwijkende *track record* van de ECDIS over te leggen.

Mocht varen door de hef toch de aanvankelijke bedoeling zijn geweest, dan deed dat volgens het Tuchtcollege aan de kern van de bezwaren niet af.

Het Tuchtcollege overwoog ten overvloede, dat het in het algemeen aanbeveling verdient dat ook ILT aan boord gaat om onderzoek te doen en authentieke documenten veilig te stellen.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2023

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
Raadsheer plaatsvervanger gerechtshof Den Haag
Lector Maritime Law aan het Maritiem Instituut
W illem Barentsz

LEDEN

A. Aalewijnse
Hoofdwerktuigkundige

E.R. Ijssel de Schepper
Kapitein

T.W. Kanders
Kapitein

C. Kuiken
Scheepsofficier

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

O.F.C. Magel
Kapitein

R.A. Oppelaar
Kapitein

R.E. Roozendaal
Kapitein

C.R. Tromp
Kapitein

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

W.A. Barten
Hydrograaf

J. Berghuis
Kapitein

R.M. Boeijen
Hoofdwerktuigkundige

J.K.J. Bout
Schipper ter zeevisserij

V.C. Engel
Kapitein

R.J.N. de Haan
Registerloods

A.J. de Heer
Voormalig Reder

H.J. Ijpma
Oud-Schipper ter zeevisserij

N.P. Kortenoeven-Klasen
Hydrograaf

H.H. Pannekoek
Kapitein

S.W. Postma
Kapitein/Noordzeeloods

D. Roest
Kapitein

R.H.P. Ruigrok
Registerloods

H. Schaap
Oud-Schipper ter zeevisserij

C.J.M. Schot
Reder

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier

J.J. Spaan
Waterbouwkundige

A.W. Taekema
Kapitein

E. E. Zijlstra
Waterbouwkundige

SECRETARIS

V. Bouchla

PLAATSVERVANGENDE SECRETARISSEN

E.M. Dooting

K. de Ridder

SECRETARIAAT

E. Doeven

