



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART  
VAN 8 MAART 2017 (NR. 2 VAN 2017)  
IN DE ZAAK 2016.V3-NEDLLOYD BARENTSZ**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, te Den Haag,  
**verzoeker**,  
gemachtigde : ing. M. Schipper,  
inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

H.J. J.,  
**betrokkene**,  
raadsman: J.M. de Boer.

**1. Het verloop van de procedure**

Op 16 juni 2016 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als eerste stuurman van het Nederlandse zeeschip Nedlloyd Barentsz. Bij het verzoekschrift waren 18 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Op 28 september 2016 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De inspecteur heeft daarop een repliek d.d. 10 november 2016 ingediend, die is gevolgd door een dupliek d.d. 19 december 2016 van de raadsman van betrokkene. Deze stukken zijn telkens in kopie doorgestuurd aan respectievelijk de inspecteur en de raadsman van betrokkene.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 25 januari 2017 om 14.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene – laatstgenoemde zowel bij aangetekende brief als per gewone post – en zijn raadsman zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 25 januari 2017. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman J.M. de Boer.

## **2. Het verzoek**

Aan het verzoek is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 25 maart 2015 lag het Nederlandse zeeschip Nedlloyd Barentsz afgemeerd in de haven van Ambarli Kuport, Istanbul, Turkije toen de monorail kraan, door de mechanische eindstopper heen, aan stuurboord van de rail schoot. Door de val van de kraan op het dek werd het relingwerk geraakt dat tegen de matroos R. N. aankwam. De matroos heeft een week in het ziekenhuis gelegen met een inwendige bloeding maar is uiteindelijk geheel hersteld.

Betrokkene was op dat moment eerste stuurman.

Betrokkene wordt enerzijds verweten dat hij niet voldoende heeft gekeken naar alle relevante en beschikbare informatie (met name dat de eindschakelaars hun werk niet zouden doen) in een situatie die dat wel verdiende en anderzijds de positie die hij – en onder zijn gezag ook de



bootzman en de matroos – nagenoeg recht onder de kraan heeft ingenomen voor het bedienen van de kraan en dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met artikel 55a van de Wet Zeevarenden.

### **3. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene heeft – samengevat – aangevoerd dat hij alle beschikbare informatie heeft geraadpleegd, dat hij geen gevaarlijke positie heeft ingenomen en dat hem niets te verwijten valt.

### **4. De beoordeling van het verzoek**

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Nedlloyd Barentsz voer destijds onder Nederlandse vlag. Eigenaar was Bank of Scotland Asset Finance Limited, rompbevrachter Maersk Line U.K. Limited en manager Maersk Line A/S.

B. Een bij het verzoek overgelegde “Statement of facts Nedlloyd Barentsz Monorail Failure 24 March 2015” (bijlage 10 bij het verzoekschrift), opgemaakt door de tweede stuurman op 24 maart 2015 houdt – voor zover van belang – het volgende in:

“On 24 March 2015 the monorail was used to discharge garbage. After discharge of garbage the monorail stopped working in outboard position. This was reported to the second engineer by the second officer. Electrician investigated and reported short circuit in the monorail power cable. Attempt was made to retrieve the monorail by lifting the brake of the travel gear. On attempting to do this it was decided to abandon this idea as it was assessed to dangerous due to the location of the travel gear motor above the quay. In consultation with the chief engineer and second engineer it was decided to make an emergency power supply to the monorail in order to retrieve the monorail back in storage position. Once the connection was made the monorail was operated and travelled in the wrong direction and did not stop



when the operating handle was released. The mechanical end stop broke off and the monorail fell on deck. The OS (ordinary sailor) standing on the deck was hit by a railing that broke off when the monorail fell down.

The chief officer ordered the second officer to raise general alarm and PA announcement.

[..] OS was put on stretcher and taken to the hospital for treatment and investigation.”

C. Een bij het verzoek gevoegd(e) kopie van de “Personal Injury Investigation of Nedlloyd Barentsz” d.d. 7 april 2015 van Maersk Line (bijlage 16 bij het verzoekschrift) houdt onder meer het volgende in:

**Final comment:**

- Investigation could not determine what caused the initial short circuit in the Power Cable [..]
  - The Proximity switches were tested during the investigation and were found to function correctly;
  - The signal from the proximity switch to the Programmable Logic Controller (PLC) which controls the operation monorail were found to be received but when the phase was connected incorrectly the signal from what the PLC assumed to be the irrelevant side were ignored. In other words as the crane moved in the wrong direction the proximity switch activated but because the PLC assumed the crane is moving in the direction of the control lever it disregards the signal and allows the crane to continue moving;
  - The failure of the End Stopper cannot be explained at this time – it could not be examined as it was not possible to access safely;
- [..]

D. Bij het onder C. genoemde rapport is een gedeelte van de handleiding van de kraan (KGW Schweriner Maschinenbau) van de Nedlloyd Barentsz gevoegd, voor zover van belang inhoudend:



#### **“2.4.2. Verifying the sense of rotation of the driving motors**

When resuming operation, the sense of rotation of all driving motors is to be verified.

**! Attention When running in the wrong direction of rotation, the limit switches of the hoisting winch are not effective.**

1. Switch on the AC motors by pressing upon the control switch on the remote control.

If the sense of rotation of the AC motors does not correspond to the driving function, interchange two external conductors in the ship's feed line to the switch cabinet.

[..]”

E. Betrokkene heeft ter zitting op 25 januari 2017 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

“Toen de eerste stuurman naar het havenkantoor ging, hoorde hij dat er wat mis was gegaan. De kraan stond niet in de goede positie. Hij denkt dat de tweede stuurman over het voorval vertelde. Daarna is de eerste stuurman met de kapitein en de tweede stuurman gaan kijken wat er aan de hand was. De HWTK en de elektricien waren toen ter plekke aanwezig. Er zijn toen metingen uitgevoerd. Er is toen een eerste plan gemaakt. De eerste stuurman is niet bij het maken van dit plan betrokken geweest. Betrokkene is wel op de hoogte gesteld van het plan. De tweede WTK, de kapitein en de tweede stuurman hebben dit plan gemaakt. Het plan was om de monorail met takels naar binnen te trekken. Dit bleek naderhand niet veilig uit te voeren en is daarom niet gedaan.

De eerste stuurman verklaart dat hij, ter uitvoering van het eerste plan samen met de elektricien, de bootman en tweede stuurman een ladder heeft geplaatst. Dit om de rem te lichten. Maar dat lukte niet. Dit was geen veilige manier van werken.



Toen is geopperd door de elektricien om een noodvoeding aan te brengen. De eerste stuurman heeft toen verwezen naar de HWTK. De eerste stuurman kon dat besluit namelijk niet nemen.

De eerste stuurman verklaart over het tweede plan dat hij heeft meegekregen dat de hoisting motors niet bediend konden worden met de noodstroom omdat die teveel stroom zouden trekken. Dit kwam door de dunne tijdelijke voedingskabel.

Uit het manual bleek dat na het aansluiten de trolley de verkeerde kant zou kunnen oprijden. Het was niet duidelijk wat de juiste fase volgorde moest zijn. Hierdoor was onduidelijk welke kant de kraan op zou gaan bewegen. Proefondervindelijk zou dit vastgesteld worden.

Dat is toen met alle officieren besproken. De eerste stuurman is alleen betrokken geweest bij de uiteindelijke bediening van de kraan; niet bij het aansluiten van de noodstroom.

Zonder dat de eerste stuurman het wist had de bootsman de afstandsbediening van de kraan gepakt en bediend. De eerste stuurman hoorde namelijk toen iets klikken. De eerste stuurman was toen op het bovendek. Hij is toen naar beneden gelopen en heeft de bootsman gevraagd of hij al iets gedaan had. De bootsman zei toen alleen dat hij de last probeerde naar beneden te brengen. De eerste stuurman zei dat dit niet de bedoeling was. Vandaar dat de eerste stuurman de bediening van de bootsman heeft overgenomen. Hij had de meeste ervaring.

De voorzitter toont een foto van het schip uit het dossier (bladzijde 49 verzoekschrift van de HWTK) om de positie van de betrokkene te bepalen. De eerste stuurman zegt dat de ingetekende foto totaal niet klopt qua positie. De eerste stuurman tekent zijn positie op de foto links van het poppetje. Hij geeft aan dat op de foto niet goed de positie van hem en de bootsman en matroos is te zien. Zij stonden tegen de containers aan. Zij stonden niet onder de kraan. Maar naast de kraan, tegen de reling van het achterschip. Met zijn drieën stonden ze naast elkaar.

De voorzitter vraagt of er voorschriften bestaan waar je moet staan om de kraan te bedienen. Volgens de eerste stuurman bestaan die voorschriften



niet. Dat is aan eigen inzicht overgelaten. Je moet alleen niet onder de last van een kraan gaan staan.

De afstandsbediening van de kraan was met een kabel verbonden. De kraan is niet radiografisch bedienbaar. De kabel beperkt de bewegingsvrijheid. De monorail was ongeveer 16 meter lang en de kabel was ongeveer 10 meter.

Men staat altijd bij de kraan, dit kan niet anders. Je moet ook rekening houden met de hoogte van het bewegende deel van de monorail. Men moet met de monorail meelopen als men de afstandsbediening bedient.

De eerste stuurman geeft aan dat hij heel vaak de kraan heeft bediend.

Hoe heeft de eerste stuurman de afstandsbediening gebruikt? Hij verklaart met twee vingers een tikje tegen de pook te hebben gegeven naar bakboord.

Normaal zie je de kraan dan die richting opgaan. Hij heeft bewust enkel een tikje gegeven om te kijken welke richting de kraan op ging. Als de kraan de verkeerde kant was opgegaan kon hij die nog naar de andere kant krijgen, vandaar het kleine tikje. Daarna ging de pook vanzelf terug in de middenstand.

Toen de eerste stuurman zag dat de kraan niet stopte in de middenstand heeft hij geprobeerd de kraan te stoppen en de andere kant op te krijgen. Maar de kraan bleef bewegen. Er was niets bijzonders verder te zien aan de rail. De rem had erop moeten komen. Toen is de kraan door de eindstop gegaan en gevallen.

De snelheid van de kraan was zoals de eerste stuurman het verwachtte. De kraan reed in de langzame stand. Het ging toen helemaal mis. De kraan viel tegen het relingwerk aan en dat kwam weer op de matroos terecht, die gelukkig nu geheel is hersteld.

De eerste stuurman was niet van plan de eindschakelaar te gebruiken omdat het de bedoeling was de kraan de andere kant op te rijden. Indien de kraan de verkeerde kant op zou rijden, was er nog voldoende ruimte om de kraan te stoppen. Bovendien verwachtte hij dat de elektronische limitswitch zijn werk zou doen indien toch nodig. De afstand tussen limitswitch en de mechanische eindstopper was ongeveer 20 cm. De kraan stond binnen zijn werkgebied aldus de eerste stuurman.



De heer Tromp constateert dat de lengte van de remote control-kabel beperkt was en vraagt of hij niet op het tweede dek had kunnen gaan staan. De eerste stuurman zegt dat dat met enig kunst- en vliegwerk had gekund maar dat er nog een last in de kraan hing en op het bovendek heeft men minder overzicht. Vandaar dat gekozen is om op een dek lager de monorail te bedienen. De eerste stuurman, de bootsman en de matroos zijn aan de juiste kant van het platform gaan staan.

De PLC kan heel snel werken. Wanneer de motor niet wordt aangestuurd vanuit de PLC werkt de rem direct. De eerste stuurman had wel voorzichtig een tikje gegeven, maar de kraan schoot toch door. De rem werkt afwisselend met de motor. Als de motor niet draait staat de rem in.

De heer Den Heijer vraagt het volgende. Was de later gewonde matroos betrokken bij de reparatie? De eerste stuurman ontkent dit. Hij was niet bezig met andere werkzaamheden. Er is door mij geen opdracht aan hem gegeven om erbij te blijven. De matroos is vanwege pure interesse en verantwoordelijkheidsgevoel erbij gebleven; ik had het gevoel dat hij zijn karwei wilde afmaken.

Vervolgens vraagt de heer Den Heijer wat de rol van de bootsman is. Was zijn rol de monorail te gebruiken?

Hierop krijgt hij als antwoord dat de eerste stuurman normaal gesproken de monorail bedient. De elektricien had gezegd dat de eerste stuurman het werk kon afmaken toen de spanning er op zat. De bootsman heeft geprobeerd om de last naar beneden te krijgen. Normaal gesproken wordt het vastsjorren van de kraan door 2 man gedaan. Zowel voor de matroos als voor de bootsman was er geen noodzaak om op hetzelfde dek als de eerste stuurman te staan.

De eerste stuurman beantwoordt de vraag van de heer Den Heijer dat er een instructie is geweest om tegen te sturen. Hij heeft ook de noodstop ingedrukt, maar toen ging de kraan al naar beneden. De heer Kanders vraagt of er nog een ander plan is geweest. De eerste stuurman geeft aan dat alleen plan 2 is gebruikt toen bleek dat plan 1 niet uitvoerbaar was. Er was geen alternatief plan.”





Voor de uitgebreide verklaring van betrokkene wordt verwezen naar het proces-verbaal dat van de zitting is opgemaakt.

F. Volgens de inspecteur ter zitting was er sprake van een samenloop van omstandigheden die geleid heeft tot het ongeval. Achteraf had men het eerste plan moeten uitvoeren. Voor de inspecteur is belangrijk dat als een scheepsofficier iets doet buiten de normale gang van zaken om, er altijd iets mis kan gaan en dat men daar rekening mee moet houden.

De inspecteur vraagt of het Tuchtcollege wil aangeven of hier sprake was van goed zeemanschap. Hij laat ter zitting zijn schriftelijk gedane eis vallen en laat het aan het Tuchtcollege over om hierover uitspraak te doen en om eventueel een tuchtmaatregel op te leggen.

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

A. Het Tuchtcollege komt tot de conclusie dat betrokkene volledig op de hoogte was van de in de handleiding aangegeven risico's bij de bediening van de kraan na het aansluiten van de tijdelijke voedingskabel. Hij nam ook zijn verantwoordelijkheid toen hij de afstandsbediening van de bootsman overnam. Met de nodige voorzichtigheid heeft hij deze bediend. Betrokkene was er op voorbereid dat de kraan de andere kant op zou bewegen maar niet op het feit dat deze niet meer te stoppen zou zijn. Evenmin behoefde hij er rekening mee te houden dat de eindschakelaar en de mechanische eindstoppers niet op hun taak berekend zouden zijn. Het schip was goed onderhouden en voldeed aan alle veiligheidsvoorschriften.

Hoogstwaarschijnlijk is er sprake geweest van een technisch mankement. In ieder geval is niet gebleken dat het ongeval voorkomen had kunnen worden als betrokkene de kraan anders had bediend. Volgens het Tuchtcollege was er geen betere oplossing voorhanden om de kraan van zijn positie buitenboord weg te krijgen en de kraan op die positie laten was te gevaarlijk. Het Tuchtcollege deelt niet het (aanvankelijke) verwijt van de inspecteur dat hij niet voldoende heeft gekeken naar alle relevante en beschikbare



informatie (met name dat de eindschakelaars hun werk niet zouden doen) in een situatie die dat wel verdiende.

Datzelfde geldt voor het tweede verwijt betreffende de positie die hij – en onder zijn gezag ook de bootsman en de matroos – nagenoeg recht onder de kraan had ingenomen. Achteraf oordelend was het verstandiger geweest als de eerste stuurman de tijd had genomen om alle denkbare risico's van de operatie in te schatten en de bootsman en matroos zou hebben weggestuurd omdat hun aanwezigheid tijdens de bediening van de kraan niet noodzakelijk was. Echter omdat zij – anders dan het verwijt – niet nagenoeg recht maar meer schuin en vrij van de last stonden kan ook op dit punt niet geoordeeld worden dat de betrokkene heeft gehandeld in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

B. Het Tuchtcollege acht de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren ongegrond.

## **6. De beslissing**

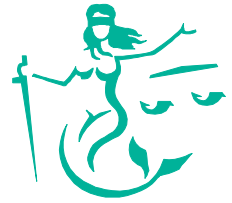
Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren ongegrond.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, plaatsvervangend voorzitter, D. Willet, C.R. Tromp, drs. ing. S.M. den Heijer en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 8 maart 2017.

P.C. Santema  
plv. voorzitter

E.G.H. Kleingeld  
secretaris



A.N. van Zelm van Eldik  
voorzitter

E.G.H. Kleingeld  
secretaris

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.