



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 10 MEI 2017 (NR. 7 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2016.V9-AMADEUS AMETHIST**

Op het verzoek van:

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

tegen

E. H.,
betrokkene,
raadsman: mr. A. Jumelet

1. Het verloop van de procedure

Op 6 december 2016 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Amadeus Amethist. Bij het verzoekschrift waren 14 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 30 januari 2017 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 31 maart 2017 om 13.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene en zijn raadsman zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 31 maart 2017. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. Het verzoek

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

Op woensdag 1 juni 2016 ontving ILT van de scheepsbeheerder melding dat het onder Nederlandse vlag varende zeeschip Amadeus Amethyst op dinsdag 31 mei 2016 omstreeks 23:20, met haar hefbaar stuurhuis tegen de IJzerlaanbrug over het Albertkanaal in Antwerpen aangevaren was. Daarbij raakte het stuurhuis ontzet en zwaar beschadigd. Een opvarende raakte daarbij zwaar gewond en werd naar het ziekenhuis gebracht.

Betrokkene was op dat moment kapitein.

Betrokkene wordt verweten dat hij zich onvoldoende tijd heeft gegund om het technisch falen van een voor een veilige doorvaart cruciaal systeem, in dit geval het hefbaar stuurhuis, op te vangen en een scheepsramp te voorkomen en dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Wet zeevarenden, artikel 4, lid 4 en artikel 55a;



3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft in zijn verweerschrift – samengevat – aangevoerd dat naar zijn mening het bezwaar voorbij gaat aan de volgende aspecten (van goed zeemanschap):

1. Om goed zicht te kunnen behouden, is het zaak om de brug niet te snel te laten zakken. De brug stond volgens de verklaring van de heer L. al in een lage stand.
2. Het schip voer met geringe snelheid. Het verder verlagen van de snelheid zou de bestuurbaarheid van het schip in gevaar kunnen brengen.
3. Er was ook nog een schip achter de Amadeus Amethyst waarmee rekening gehouden diende te worden.
4. Hij is “first-offender” met het verzoek rekening te houden met deze verzachtende omstandigheid.

Ter zitting heeft zijn raadsman o.a. aangevoerd dat het schip, althans de beweegbare brug, behept was met een gebrek. Dit was de zogenaamde “proximate cause” van het incident waarop betrokkene in redelijkheid niet bedacht hoefde te zijn. Subsidiar stelt de raadsman dat een schorsing van de vaarbevoegdheid niet proportioneel is omdat betrokkene niet opzettelijk heeft gehandeld, omdat hij aan het technisch defect niets kon doen en vanwege de zeer grote impact van het incident op betrokkene (o.a. door de media aandacht) .

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit het verzoekschrift volgt dat de Amadeus Amethyst onder Nederlandse vlag vaart (IMO-nummer 9223435, Roepletters PDDW) en haar lengte over alles 88 meter bedraagt.

B. Een “verklaring van E.H. L. inzake de aanvaring van het ms. “Amadeus Amethyst” met een brug”, door hem ondertekend op 3 augustus 2016 (bijlage 11 bij het verzoekschrift) houdt samengevat onder meer het volgende in:



“Ik ben een gepensioneerd binnenvaartschipper. Door de eigenaar was ik gevraagd mee te varen gedurende de passage op het Albertkanaal omdat de kapitein daar onvoldoende bekend was en om assistentie verzocht had, terwijl er op dit kanaal geen loodsdienst is. Ik had geen formele rol en geen formele bevoegdheden.

Op dinsdag 31 mei omstreeks 21:30 uur kwam ik aan boord. Om 22:10 vertrokken we. Aanvankelijk ging alles goed, het schip manoeuvreerde normaal het Albertkanaal in. De passage van de eerste bruggen ging ook normaal, evenals de bediening van de hefbare kolom van het stuurhuis. De stuurhut stond bij het aanlopen van de IJzerlaanbrug reeds in een lage stand, nog van het passeren van de voorgaande bruggen. De stuurhut stond echter nog niet in de allerlaagste stand welke nodig zou zijn om de brug te passeren. Het was de intentie pas kort voor de brug de stuurhut in de laagste stand te zetten zodat de periode waarin we vanuit de stuurhut slecht zicht zouden hebben, zo kort mogelijk was. De stuurman van het schip stond op de bak met een handmarifoon om uitkijk te houden.

Toen de boeg van het schip onder de brug was, begon de kapitein met het laten zakken van de stuurhut naar de laagste stand. Het schip voer toen zo'n 6 km/u. De stuurhut zakte echter met een uitzonderlijk lage snelheid, veel langzamer dan bij de voorgaande bruggen en veel langzamer dan gebruikelijk was.

We gaven vol achteruit met de hoofdmotor maar konden het schip niet tijdig afstoppen waarop we, met naar schatting nog zo'n 10 cm tekort, met de stuurhut tegen de brug aan voeren.

De ramen sprongen uit elkaar en de lessenaar werd naar achteren gedrukt, waardoor ik klem kwam tussen de lessenaar en een stoel. Na enkele ogenblikken kon ik mijzelf uit deze positie bevrijden. Met hulp van de kapitein ben ik door een raam naar buiten gekropen en aan dek gelegd, vanwaar ik later door hulpdiensten van boord ben gehaald.”

C. Het “Rederijrapport inzake scheepsramp ms. Amadeus Amethyst” (bijlage 12 bij het verzoekschrift) houdt samengevat onder meer het volgende in:



“Op 31 mei 2016 is ons ms. Amadeus Amethyst met het stuurhuis tegen de IJzerlaanbrug te Merkssem gevaren.

[..] Vervolgens werden de eerste bruggen van het Albertkanaal veilig gepasseerd zonder mankementen aan het hydraulische hefsysteem. Desalniettemin is het schip in aanvaring gekomen met de IJzerlaanbrug. Oorzaak hiervan was het niet functioneren van de hydraulische installatie van het stuurhuis.

Nadat het schip naar de reparatiewerf was versleept is het totaal verwoeste stuurhuis verwijderd van de hefkolom. Hierdoor was het ook mogelijk om de hydrauliek unit uit de hefkolom te demonteren en deze aan te bieden aan een extern bedrijf die alle hydraulische componenten kon nazien op functie en werking.

Ook is de gehele hefkolom uit het schip verwijderd en de hydrauliek cilinder welke het stuurhuis op en neer kan laten bewegen.

Alle hydraulische componenten zijn van de hydrauliek unit verwijderd en in een test opstelling getest op functie, en interne lek.

Alle componenten welke aan de hydrauliek unit zijn gemonteerd zijn goed bevonden.

Ook het bedieningspaneel in het stuurhuis is gedemonteerd en gecontroleerd op functie en werking, ook hier geen fouten ontdekt.

Tevens is de hydrauliekcilinder uit de hefkolom gehaald, door de aanvaring is de stang kromgeraakt, aan de hydrauliekcilinder is een slangbreukbeveiliging gemonteerd.

Deze slangbreukbeveiliging is van het doorstroomtype en zal inwerking treden bij een te hoge volume stroom.

Deze is nagezien en hierbij was te zien dat het instelbare binnenwerk verdraaid was en loszat. Normaal gesproken wordt deze ingesteld op de berekende volumestroom, gebeurt het nu dat de volumestroom door de slangbreukbeveiliging toeneemt dan slaat deze dicht.

Te zien is in de bijlage (foto) dat het instelbare binnenwerk niet meer de originele ingestelde waarde heeft, waardoor deze door de volumestroom is dichtgeslagen en het stuurhuis niet meer wilde zakken.



Conclusie:

De rederij onderschrijft de conclusies van Integron volledig. De rederij merkt hierbij op dat de verkeerde verstelling van het ventiel vermoedelijk al enige jaren geleden heeft plaatsgevonden, in ieder geval voorafgaand aan de overname van het schip in januari 2016. Hetzelfde geldt vanzelfsprekend voor het plaatsen van een onjuist type ventiel. Het is vrijwel onmogelijk dat het plaatsen alsmede het verstellen van het ventiel door de bemanning zelf gedaan is. Uit het feit dat zelfs de verf op het ventiel intact was, kan men afleiden dat aanpassingen/vervanging van het ventiel enige tijd geleden plaats gevonden heeft.

Het niet goed functioneren van het ventiel is derhalve al lange tijd een latent aanwezig gevaar geweest welke eerder of veel later plaats had kunnen vinden.

Tot slot:

Het is de mening van de rederij dat dit ongeval grotendeels te wijten is aan dit technische mankement. Als secundaire oorzaken kunnen aangewezen worden:

- 1) Verhoogd kanaalpeil ten tijde van het ongeluk.
- 2) De snelheid van het schip (het schip voer niet sneller dan de maximaal toegestane snelheid, desalniettemin kan men stellen dat bij lagere snelheid het schip tijdig gestopt had kunnen worden). Sindsdien heeft de rederij als standaard order uitgevaardigd dat de snelheid van de schepen dermate laag moet zijn dat het schip nog gestopt kan worden bij het niet functioneren van het hydraulische hefsysteem.”

D. De “Inspectie rapporten en bevindingen hydraulische installatie t.b.v. Amadeus Amethyst”, opgesteld op 21 juli 2016 door A. M. van Integron (bijlage 13 bij het verzoekschrift) houdt samengevat onder meer het volgende in:

Algemene bevindingen:



Hydraulisch aggregaat:

[..]

– Slangbreukbeveiliging:

Aan de slangbreukbeveiliging is een afwijking gevonden. Het lijkt er op dat de instelling verdraaid is en dat er daardoor minder olie door het ventiel kon, daardoor dichtgeslagen is en er helemaal geen olie stroom meer mogelijk was.

Dit is zeer aannemelijk de oorzaak van de storing.

Het is voor ons niet te zeggen waardoor het ventiel verdraaid is en waarom er een uitvoering van het ventiel is gekozen waar dit mogelijk is.

[..]”

E. Betrokkene heeft ter zitting op 31 maart 2017 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

“Het betrokken schip, de Amadeus Amethyst is aangekocht begin 2016 en toen is betrokkene direct als kapitein op het schip begonnen.

De heer L. was op zijn verzoek in Antwerpen aan boord gekomen. Het werd betrokkene door de rederij aangeraden om hem te nemen als loods.

Gevraagd naar de inhoud van de reisvoorbereiding antwoordt betrokkene dat hij de diepgang heeft gecontroleerd samen met de stuurman en de heer L.

Bij de reisvoorbereiding is zowel naar de diepgang als naar de waterstanden gekeken. De waterstand was onveranderd. Men zat binnen de marges. Het schip is ook alleen met het beweegbaar stuurhuis tegen de brug aangekomen. Om aan te geven dat de doorvaarhoogte klopte volgens plan.



Betrokkene had ook al naar de doorvaarthoogte boven het water in het Albertkanaal gekeken. In Letland was men al met de airdraft bezig. In de laadhaven moet men dat al in beeld hebben, ook rekening houdend met brandstofverbruik en daardoor veranderende diepgang.

Betrokkene heeft over het testen van het stuurhuis met de heer L. gesproken. De test bestond uit het testen van de pomp en de beweging van het stuurhuis een kwartier voordat de heer L. aan boord kwam. De pomp maakte toen wel een ander geluid. Het stuurhuis was toen zonder problemen een stukje op en neer gegaan.

Rond 22.10 uur was het schip uit Antwerpen vertrokken. Betrokkene stuurde tot bij de eerste brug. Daarna ging de heer L. sturen. Zij waren met zijn tweeën in de stuurhut.

Betrokkene ging na het passeren van de eerste brug de pomp van het stuurhuis bedienen vanaf het bedieningsconsole aan stuurboordzijde.

Betrokkene heeft bij het varen in het Albertkanaal de pomp bij laten staan. Er zijn op het traject richting IJzerlaanbrug 2 of 3 eerdere bruggen. Bij het passeren van diverse bruggen zijn er geen bijzonderheden gebeurd.

De IJzerlaanbrug was de laagste in rij en voor het passeren van deze brug moest het stuurhuis naar de onderste stand, de laagste stand tot dan toe.

Kort voor het bereiken van de laatste brug, de IJzerlaanbrug, stond het stuurhuis op 1.50/2 meter hoogte. Hoe lang het stuurhuis er over doet om helemaal te zakken is betrokkene niet bekend.

De stuurman ging kort voor het bereiken van de IJzerlaanbrug naar voren. Bij de andere bruggen had men nog overzicht. Toen was de stuurman niet als uitkijk voorop nodig.



De snelheid van het schip in het Albertkanaal was 3.2 knopen, ongeveer 6 km per uur. Dit was vanaf ongeveer de tweede brug. Daarvoor voer men iets sneller; men is bij de tweede brug iets langzamer gaan varen.

Men kwam aanvaren en toen ontstond er een enorme schok door het ongeval, er was een totaal chaotische situatie. Alle ramen klapten er in 1 keer uit. Overal was glas.

Gevraagd naar de laatste minuten voor het ongeval antwoordt betrokkene als volgt. Men kwam aanvaren. De telegraaf stond op zeer langzaam vooruit; langzamer kon men niet varen. De IJzerlaanbrug heeft uitstulpingen waar de pijlers op staan. Men moest daarom goed recht voor de brug zitten en dat was het geval. Toen werd het stuurhuis door betrokkene naar beneden gedaan en controleerde betrokkene het paneel en de lampjes. Hij hoorde de pomp gaan. Hij bleef de knop ingedrukt houden en het stuurhuis ging heel langzaam naar beneden.

De loods heeft nog vol achteruit geslagen. Het ging bijna goed om onder de brug te varen; het scheelde maar ongeveer 10 centimeter.

Betrokkene heeft op de knop gedrukt kort voor de brug, op een afstand van ongeveer 40 meter van de brug tot het stuurhuis. De boeg van het schip, dat minder dan 90 meter lang is, was toen al onder de brug.

Toen het stuurhuis kapot was en het schip stil lag keek betrokkene naar links en zag toen de loods niet meer. De loods was op de grond terecht gekomen.

Betrokkene heeft toen de heer L. uit het stuurhuis gehaald en constateerde dat hij gewond was. De heer L. heeft bij het ongeval zijn heup gebroken, maar is uiteindelijk weer genezen.



De heer IJssel de Schepper vraagt hoe lang het duurt dat het stuurhuis zakt. Betrokkene geeft aan dat niet te weten; er is geen tijdschema voor. Het is ook niet door hem getest.

De heer Tromp vraagt of er een noodknop zit om het stuurhuis sneller te laten zakken. Betrokkene zegt dat er op het moment van het ongeval geen noodknop aan boord was. Na het ongeval is er wel een aangebracht.

Bij het technisch onderzoek achteraf is ook gebleken dat de pomp het goed deed.

Door een technisch bureau zijn de hydraulische componenten na het ongeval gecontroleerd. De pomp deed het toen goed.

Er is geen onderhoudsgeschiedenis van het hydraulische systeem van de pomp.

De heer Willet vraagt hoeveel scheeplengtes nodig zijn om het schip bij 3.2 knopen tot stilliggen te krijgen. Betrokkene antwoordt 100 meter, ruim een scheeplengte.

De stuurman heeft ook verder niets bijzonders doorgegeven. Er was geen ander schip dat aan het manoeuvreren was. Achter hen voer een binnenvaartschip maar daar had betrokkene geen last van. Er werd genavigeerd op de elektronische kaart.

Betrokkene had de knop eerder kunnen indrukken maar daar was geen aanleiding voor en dan had hij geen zicht gehad.

Het vaarwater was ter plaatse recht met een hele lichte curve.”

Voor de volledige verklaring van betrokkene wordt verwezen naar het proces-verbaal van de zitting.



5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken alsmede de verklaring van betrokkene ter zitting is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op dinsdag 31 mei 2016 omstreeks 23:20, is het onder Nederlandse vlag varende zeeschip Amadeus Amethyst met haar hefbare stuurhuis tegen de IJzerlaanbrug over het Albertkanaal in Antwerpen aangevaren. Daarbij raakte het stuurhuis ontzet en zwaar beschadigd. Een opvarende raakte daarbij zwaar gewond en werd naar het ziekenhuis gebracht. Betrokkene was op dat moment kapitein.

B. Aangenomen kan worden dat het ongeval enerzijds is veroorzaakt door een technisch defect aan de hydraulische pomp van het hefbare stuurhuis maar anderzijds voorkomen had kunnen worden indien betrokkene de knop van de bediening daarvan eerder had ingedrukt, te weten op een moment dat de Amadeus Amethyst nog veilig tot stilstand had kunnen worden gebracht nadat was gebleken dat het hydraulisch systeem een defect vertoonde. Volgens de betrokkene was voor het stil komen te liggen ongeveer 100 meter nodig, ruim een scheepslengte. In werkelijkheid vertrouwde betrokkene, die nog niet lang op de Amadeus Amethyst voer en niet wist binnen hoeveel tijd het stuurhuis normaal zou zakken, blind op de werking van het hydraulisch systeem en drukte hij pas op de knop toen het stuurhuis ongeveer 40 meter van de IJzerlaanbrug was verwijderd. Wetende dat de Amadeus Amethyst destijds niet was uitgerust met een noodknop om het stuurhuis snel te laten zakken en zonder dat een onderhoudsgeschiedenis van de pomp van het hydraulisch systeem bekend was nam hij daarmee het risico dat in geval van technisch falen ernstig menselijk leed en grote financiële schade het gevolg zouden zijn.

C. De gedragingen van betrokkene leveren overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein handelen of nalaten aan boord 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.

D. Het Tuchtcollege acht het beroep dat betrokkene doet op het zo lang mogelijk willen behouden van goed zicht vanuit de stuurhut niet overtuigend. De stuurman met handmarifoon stond immers voorop, het vaarwater ter plaatse was (nagenoeg) recht en er was geen ander schip dat aan het manoeuvreren was. Voorts werd gebruik gemaakt van een elektronische kaart. Uit de eigen verklaring van betrokkene ter zitting blijkt dat hij geen last had van het achter op komende schip.

6. De tuchtmaatregel

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de omstandigheden dat het ongeval primair is veroorzaakt door technisch falen, dat betrokkene niet opzettelijk heeft gehandeld en dat het ongeval, mede door alle aandacht van de media, een grote impact op hem heeft (gehad) ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid geheel voorwaardelijk wordt opgelegd.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 1 (EEN) MAAND;
- bepaalt dat deze schorsing niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, welke het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in



strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;

- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, plv. voorzitter, E.R. IJssel de Schepper, C.R. Tromp, D. Willet en A.J. de Heer, (plv) 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 10 mei 2017.

P.C. Santema
plv. voorzitter

E.H.G. Kleingeld
secretaris

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.H.G. 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), Nederland.