



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 8 MAART 2017 (NR. 3 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2016.V4-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

P.W.L. P.,
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 hoofdwerktuigkundige 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 einstopper 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 hoofdwerktuigkundige.

Betrokkene wordt 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 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 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.”

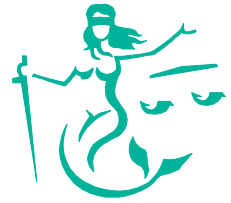
C. Een bij het verzoek gevoegd(e) kopie van de “Personal Injury Investigation of Nedlloyd Barentsz” d.d. 7 april 2015 van Maersk Line (bijlage 16 bij het verzoekschrift) houdt onder meer het volgende in:

“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:

“De HWTK wordt gevraagd wat er die middag is gebeurd. Hij verklaart dat hij met de elektriciens bezig was met onderhoud van de hoofdmotor. Er was op een gegeven moment geen spanning op de monorail. Tussen 2 fases van de voedingskabel was een sluiting ontstaan, bleek toen.

De tweede WTK en de elektriciens hebben de zekering eruit gehaald. De bekabeling is toen doorgemeten naar boven toe naar de monorail. De enige manier was om de monorail met takels in de rail naar binnen te trekken. De technische dienst is toen gewaarschuwd. Zij moesten takels optuigen. De remmen van de travelmotor zouden worden gelicht. Er is toen door hem samen met de elektriciens in het manual gekeken. In het manual stond niet beschreven hoe de kraan in deze toestand verreden kon worden. De remmen moest gelicht worden. De hele kap moest eraf.

De noodprocedure stond echter niet vermeld in het manual. Een groot gedeelte van het manual heeft men toen al bekeken. Naderhand is dit nog een keer gebeurd. Het lichten van de rem had aanvankelijk de voornaamste



aandacht. Daarna is men weer naar beneden gegaan. Daarna is HWTK verder gegaan met de surveyor.

De HWTK verklaart dat [later] is geopperd om de defecte voedingskabel tijdelijk te vervangen. De HWTK heeft een tweede keer het manual geraadpleegd. Er is besproken waar de kabel zou worden geplaatst. Het tweede plan is met alle officieren besproken. Uit het manual bleek dat na het aansluiten de trolley de verkeerde kant zou kunnen oprijden. Dat is onderkend en iedereen is hierin gekend.

De elektricien was de technische man om de tijdelijke voedingskabel aan te sluiten. De HWTK is toen samen met de surveyor naar de machinekamer gegaan. Daar hoorde men later dat de monorail naar beneden was gevallen. Het dek is toen afgezet en men heeft geprobeerd de situatie te redden. De matroos was toen al geraakt. Dit is allemaal heel snel gegaan.

De heer Willet vraagt: wat is de indruk van de HWTK wat betreft de onderhoudsgevoeligheid van deze kraan. Is met andere woorden het onderhoud van de kraan naar behoren is uitgevoerd?

De HWTK: het klopt dat het onderhoud naar behoren is uitgevoerd.

De kraan is wel gevoelig voor storingen.

De afstand van de trolley tot de limitswitch was ongeveer 50 tot 100 centimeter. De afstand van de limitswitch tot de eindstopper is rond de 10-20 cm.

De mechanische eindstop was niet voldoende om de kraan tegen te houden. In principe zou dat wel voldoende moeten zijn. De limit mag een beetje speling hebben. De HWTK zegt dat bij de uitvoering er iets niet goed is gegaan. De eindstopper had wel moeten houden. Het was niet de bedoeling dat de kraan doorging.

De alternatieve voeding is op de kraan gezet door de elektricien op last van de HWTK. Maar de HWTK heeft dat niet meer gecontroleerd. De HWTK was toen naar beneden gegaan.

De heer Tromp vraagt hoe het zit met de omkeerperiode van de elektromotor: wat gebeurt er als je de hendel de andere kant opzet? Hij is



niet in de rem gevallen. Hierop krijgt het Tuchtcollege als antwoord van de HWTk dat de travelling motor (die veel kleiner is dan de hijsmotor) door de PLC wordt geregeld.

De PLC kan heel snel werken. Wanneer de motor niet wordt aangestuurd vanuit de PLC werkt de rem direct.

De HWTk geeft aan dat zodra de joystick in de middenstand komt, alles tot rust komt.

De heer Den Heijer vraagt of het in de ogen van de HWTk logisch is dat de limitswitch van de zijde waar de kraan niet naar toe wordt gestuurd, uitgeschakeld is.

De HWTk legt uit dat de limitswitch alleen de motor stopt in de corresponderende rijrichting. De tegengestelde rijrichting blijft operationeel. Wanneer de draairichting van de motor verkeerd is en hiermee dus ook de rijrichting, wordt de werkende limitswitch natuurlijk nooit bereikt omdat die zich aan de verkeerde kant bevindt (dan wordt dus de verkeerde bewegingsrichting uitgeschakeld).

De heer Willet vraagt het volgende: waarom heeft de bediening niet gewerkt?

De HWTk geeft aan dat de bedieningskabel wel was gekneusd maar dit is na de val gevonden. De elektricien heeft hem ingekort, voor de inbedrijfstelling na herstel van de kraan dus misschien vandaar dat de storing in de bediening later niet gereproduceerd kon worden.

De limits zijn wel getest. De oorzaak van het ongeval is moeilijk te vinden.

De voorzitter vraagt of er die middag druk op de betrokkenen stond.

De HWTk geeft aan: vanaf de wal was er druk om de monorailbeam naar binnen te krijgen. Dat is geen reden geweest om dit even snel te doen. De planning was goed, alleen de uitvoering was niet goed. In feite had de eindstopper moeten houden waardoor dit niet had kunnen gebeuren.”

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 heeft deze informatie gedeeld met anderen, waaronder de eerste stuurman die de kraan heeft bediend nadat de voedingskabel was aangesloten. Men 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 men er rekening mee te houden dat de eindschakelaars en mechanische eindstoppers niet meer 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 de kraan anders was 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 betrokkene 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.

Derhalve kan 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.