



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN  
7 MEI 2021 (NR. 5 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V1-UAL LOBITO**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
te Den Haag,  
**verzoeker,**  
gemachtigde: B.A.C. van Geest,  
inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

A. E.,  
**betrokkene,**  
raadsman: mr. M.M. van Leeuwen.

**1. Het verloop van de procedure**

Op 16 maart 2020 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van B.A.C. van Geest, voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse schip UAL Lobito. Bij het verzoekschrift waren 18 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven 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 4 augustus 2020 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De Inspecteur heeft op het verweerschrift gerepliceerd op 18 augustus 2020, waarna betrokkene op 14 oktober 2020 heeft gedupliceerd.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 26 maart 2021 om 11.00 uur.

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

De zitting heeft plaatsgevonden op 26 maart 2021. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur B.A.C. van Geest, bijgestaan door zijn collega ing. K. van der Wall. Betrokkene heeft via een videoverbinding vanuit St. Petersburg deelgenomen aan de zitting, bijgestaan door zijn raadsman, die in de zittingszaal aanwezig was.

## **2. Het verzoek**

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

Op 19 november 2019 in de ochtend heeft men aan boord van het ms UAL Lobito ontdekt dat het schip tijdens slecht weer 2 lege containers (TEU) was verloren. Vermoedelijk is dat gebeurd op 18 november 2019 ter hoogte van Kaap Finisterre terwijl het schip onderweg was van Dakar (Senegal) naar Antwerpen (België).

Dit incident is op 19 november 2019 door de reder aan de ILT gemeld.

## **3. Bezwaren van de Inspecteur**

Volgens de Inspecteur:

1. Is betrokkene op 4 november 2019 uit Nouadhibou (Mauritanië) vertrokken met een GMfluid die volgens de intacte stabiliteit en lekstabiliteit voldoende groot was. Echter die GM waarde was een stuk hoger dan de maximale waarde waarmee gerekend is in het Cargo Securing Manual. De betrokkene heeft zich er toen niet van overtuigd of



- het sjourren van de deklading containers voldoende was. De deklading bestond uit 6 containers met lading daarin (totaal 108,3 T) en 81 lege containers;
2. Is de betrokkene op 7 november 2019 uit Dakar (Senegal) vertrokken met een GMfluid die volgens de intacte stabiliteit en lekstabiliteit voldoende groot was. Echter, die GM waarde was een stuk hoger dan de maximale waarde waarmee gerekend is in het Cargo Securing Manual. De betrokkene heeft zich er toen niet van overtuigd of het sjourren van de deklading containers voldoende was. De deklading bestond uit 85 lege containers;
  3. Heeft betrokkene geen rekening gehouden met de te verwachten wind en ‘groen water’.

In repleik stelt de Inspecteur dat gebruik van het Cargo Securing Manual (CSM) verplicht is. Hij stelt dat het eerste en tweede bezwaar eruit bestaat dat betrokkene niet is nagegaan of het sjourren van de deklading, met van het CSM afwijkende parameters, voldoende was. Dat is volgens de Inspecteur in strijd met goed zeemanschap. Volgens hem heeft betrokkene door met een hoge GM waarde in een gebied met hoge golven te varen geaccepteerd dat schip en lading werden blootgesteld aan excessieve versnellingskrachten en “groen water”. Dat is volgens de Inspecteur in strijd met goed zeemanschap.

De Inspecteur heeft ter zitting gevorderd dat aan betrokkene de tuchtmaatregel van een berisping wordt opgelegd.

#### **4. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene acht alle bezwaren van de Inspecteur ongegrond. Volgens de raadsman van betrokkene is de eis van de Inspecteur niet precies genoeg geformuleerd en bestaat er geen causaal verband tussen de beweerdelijk overtreden regels en het verlies van de containers. Volgens de raadsman bevat het CSM geen dwingende regels. Het CSM schrijft volgens raadsman van betrokkene geen andere wijze van sjourren voor dan met



behulp van *twistlocks*. Volgens hem wordt de juiste plaatsing van de *twistlocks* altijd drie keer gecontroleerd. De hoge GM waarde kan volgens de raadsman niet de oorzaak van het verlies van de containers zijn. Hij verwijst daarbij naar het bij het verweer gevoegde rapport van Van Ameyde. In dat rapport wordt geconcludeerd dat de meest waarschijnlijke oorzaak van het verliezen van de containers is dat de containers zijn geraakt door een ruwe zee (*heavy seas*) en zodanige schade hebben opgelopen dat ze uiteindelijk over boord zijn gegaan. Het rapport stelt dat het feit dat de verloren containers op een relatief kwetsbare positie stonden, het relatief lage vrijboord en het slechte weer het waarschijnlijk maken dat de betreffende containers van de onder- en zijkant zijn beschadigd door golven. Volgens het rapport van Van Ameyde is geen enkele wijze van vastzetten van containers bestand tegen een ruwe zee die tegen de containers slaat.

Volgens betrokkene heeft hij alle maatregelen genomen om te voorkomen dat containers verloren zouden gaan. De containers zijn volgens betrokkene volgens een standaardprocedure vastgezet met behulp van *twistlocks*. Betrokkene ging er op basis van zijn ervaring op het schip vanuit dat de bevestiging betrouwbaar was ondanks de hogere GM. Volgens betrokkene heeft hij rekening gehouden met de weersomstandigheden bij Kaap Finisterre door een pitch van 80% aan te houden. Volgens hem is het daar zo goed als onmogelijk om van koers te veranderen, in verband met het drukke verkeer en de aanwezigheid van het verkeersscheidingsstelsel. Het verlies van de twee containers is volgens betrokkene te wijten aan "*forces of nature*", door golven aan de onderkant van de containers.

In dupliek stelt de raadsman van betrokkene dat de containers in overeenstemming met het CSM waren vastgezet. Volgens hem moet het vastzetten van twee lagen lege containers met *twistlocks* als zeewaardig worden beschouwd. Hij verwijst daarbij naar het bij dupliek bijgevoegde aanvullende rapport van Van Ameyde. In dit aanvullende rapport wordt de conclusie uit het eerste rapport van Van Ameyde herhaald. Volgens het aanvullende rapport komt schade aan de eerste rij containers aan boord van



kleinere schepen als gevolg van slecht weer regelmatig voor. Het verlies van containers is soms onvermijdbaar, aldus het aanvullende rapport.

## 5. De beoordeling van het verzoek

### A.

Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlagen 2 en 5 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De UAL Lobito is een onder Nederlandse vlag varende zeeschip (IMO-nummer 9265653 en roepletters PBJZ). Het schip heeft blijkens het stabiliteitsboek een brutotonnage van 3153 (bijlage 1C bij het verzoekschrift). Het schip is 89,98 meter lang en 15,20 meter breed, zo blijkt uit het CSM (bijlage 1B bij het verzoekschrift).

Het schip is op 4 november 2019 vertrokken uit Nouadhibou (Mauritanie) met bestemming Dakar (Senegal) (bijlage 10 bij het verzoekschrift). Het schip is 7 november 2019 vertrokken uit Dakar met bestemming Antwerpen (België) (bijlage 6 bij het verzoekschrift). De rederij heeft op 19 november 2019 aan ILT gemeld dat het schip een dag eerder op de reis van Dakar naar Antwerpen twee lege containers heeft verloren ter hoogte van Kaap Finisterre (bijlage 3 bij het verzoekschrift).

In het lopende onderzoek werd door de Inspecteur op diverse momenten contact gezocht met de reder met het verzoek om informatie. Daarbij zijn het reisplan, foto's van de zeekaart, een kopie van het scheepsjournaal van 18, 19 en 20 november 2019 en het SPOS *weather report* van de reis van Dakar naar Antwerpen aan de Inspecteur verschaft (bijlagen 6, 7, 8 en 9 bij het verzoekschrift). De meteogegevens over de reis van het schip (bijlage 7 bij het verzoekschrift) vermelden voor 18 en 19 november een golfhoogte van 2 à 3 meter, deining (*swell*) tussen de 1.7 en 2.7 meter en een windsterkte tussen de 12 en 21 knopen.



De Inspecteur heeft in het lopende onderzoek een aantal vragen aan betrokkene gesteld die door hem zijn beantwoord (bijlagen 10 en 11 bij het verzoekschrift).

B.

De betrokkene heeft naar aanleiding van de vragen van de Inspecteur het volgende verklaard (bijlagen 10 en 11 bij het verzoekschrift). Hij heeft voor de stabiliteitsberekeningen gebruik gemaakt van een computerprogramma. Het schip had volgens betrokkene als lading voornamelijk lege containers aan boord. Betrokkene verklaart dat hij berekeningen heeft uitgevoerd om de GM waarde te verlagen maar dat het technisch onmogelijk was om een GM waarde van 1 meter te bereiken in deze beladingstoestand. Maatregelen om de GM waarde te verlagen zoals het leegpompen van de ballastwater tanks in de bodem van het schip, zouden weinig effect hebben gehad op de GM waarde en zouden negatieve effecten hebben gehad op het stampen (*slamming*) van het schip en het risico op cavitatie, aldus betrokkene.

Betrokkene verklaart dat het varen in de Golf van Biskaje altijd een uitdaging is voor een klein schip als UAL Lobito als gevolg van het lage vrijboord. Hij verklaart dat de lading voor vertrek is vast gezet overeenkomstig het CSM. Hij verklaart eveneens dat hij voor het vastzetten van lege containers alleen gebruik maakt van *twistlocks* en niet van aanvullende middelen. Betrokkene verklaart dat hij Finisterre VTS heeft gevraagd om toestemming om de koers te veranderen maar dat dit werd geweigerd. Hij verklaart dat hij normaal gesproken met 80% pitch vaart en manoeuvres (*short legs turns*) uitvoert om parametrisch rollen (*resonance rolling*), stampen (*slamming*) en de invloed van deining (*swell impact*) te beperken.

C.

Uit de verklaring van de *chief-officer* (bijlage 12 bij het verzoekschrift) blijkt dat hij het verlies van de twee lege containers van Bay 01 aan stuurboordzijde opmerkte in de ochtend van 19 november 2019 en dat daarbij vier *bottom twistlocks* waren verdwenen.



D.

Het Stabiliteitsboek voor het schip is opgenomen als bijlage 1C bij het verzoekschrift. De beladingstoestanden uit het intact stabiliteitsboek staan in bijlage 18 bij het verzoekschrift. Uit de stabiliteitsberekeningen blijkt dat de GM waarde voor de reis van Nouadhibou naar Dakar 2,22 meter was en voor de reis van Dakar naar Antwerpen 2,49 meter (bijlagen 13 en 14 bij het verzoekschrift).

E.

Uit het CSM van het schip (bijlagen 1B en 15 bij het verzoekschrift) blijkt dat op Bay 01 aan uiterste stuurboordzijde twee containers aan dek gestapeld kunnen worden. Uit het stuwplan voor de reis van Dakar naar Antwerpen (bijlage 16 bij het verzoekschrift) blijkt dat op Bay 01 aan uiterste stuurboordzijde twee containers gestapeld zijn aan dek. Het ontwerp van het schip is zo dat de containers op deze positie gedeeltelijk buitenboord geplaatst staan. Foto's van deze positie aan dek zonder de containers staan in bijlage 17 bij het verzoekschrift.

Het in het CSM beschreven systeem voor stuwen en sjonnen van containers gaat uit van een maximale GM waarde van 1,00 meter (p. 45 van het CSM). Het CSM vermeldt daarbij *“If for any reason, the ship is to be operated with larger GM-values, the expected acceleration will increase accordingly”*.

Het CSM schrijft in hoofdstuk 4 voor dat containers worden vastgezet door middel van *bottom twistlocks* en *twistlocks*. In het CSM staat bovendien dat *“Additional diagonal lashings are generally required for stacks exposed to wind attack and/or the masses in that stack are to be reduced”* (p. 38 van het CSM). Volgens het CSM (p. 41) kan een hogere GM waarde leiden tot een hogere dwarsversnelling (*transversal acceleration*), overbelasting van de sjormiddelen voor het stuwen en vastzetten en schade aan de containers.



F.

Ter zitting is door betrokkene niet betwist dat de UAL Lobito op of omstreeks 18 november 2019 ter hoogte van Kaap Finisterre twee lege containers heeft verloren terwijl het schip onderweg was van Dakar (Senegal) naar Antwerpen (België).

G.

Voorts heeft betrokkene ter zitting van het Tuchtcollege onder meer het volgende verklaard:

Bij het laden wordt volgens betrokkene een standaardprocedure gevolgd: de containers worden op het dek geladen, op de twistlocks en als de containers zijn geladen, worden de *twistlocks* dichtgemaakt. Betrokkene gaat daarbij uit van een juiste rapportage van de bemanning over het vastzetten van de lading.

Aan het begin van het laden worden volgens betrokkene berekeningen gemaakt van de GM en aanwezige brandstof en ballast. Betrokkene stelt dat hij heeft gehoord dat de berekende GM hoger was dan de gemelde waarden en dat hij beseft dat wanneer de GM hoger wordt, de versnelling ook hoger wordt. Betrokkene ging er echter vanuit, volgens hem op basis van 17 jaar ervaring op dit schip zonder incidenten, dat de sjorring met enkel twistlocks betrouwbaar was.

Onderweg vanuit Dakar, vlakbij de Golf van Biskaje, werd de weersvoorspelling ontvangen dat er erg onrustige zee zou zijn van de richting west, noordwest, aldus betrokkene. Volgens hem is het als je vanuit Afrika naar Europa vaart door de Golf van Biskaje, zo goed als onmogelijk om van koers te veranderen wanneer het weer verslechtert. Dat heeft volgens betrokkene te maken met druk verkeer en de verkeersstromen bij Kaap Finisterre en de naastgelegen eilanden. Zijn ervaring is dat de MRCC van Finisterre zelden toestemming geeft om van koers te veranderen.

Betrokkene stelt dat zij daarom speciale manoeuvres gebruiken, waarmee eerst één koers wordt aangehouden en daarna een andere koers, om optimaal op de weersomstandigheden te kunnen inspelen. Volgens





betrokkene is een pitch van 80% aangehouden. Op dat moment had het volgens betrokkene geen zin om de snelheid nog verder te verlagen omdat het schip daardoor niet goed te sturen zou zijn.

Zelfs met alle genomen maatregelen zijn er alsnog twee containers verloren gegaan, aldus betrokkene. Dit is volgens hem te wijten aan “*forces of nature*”. Betrokkene denkt dat er bepaalde krachten zijn uitgeoefend door de golven tegen de onderkant van de containers.

Dat twee containers vermist waren is de 19<sup>e</sup> in de ochtend ontdekt en is toen direct gemeld bij de MRCC van Finisterre, aldus betrokkene.

Op vragen van de heer Oppelaar over de conditie van de *bottom twistlocks* antwoordt betrokkene als volgt.

De *bottom twistlocks* waren in goede conditie. Ze worden één keer per drie maanden gecontroleerd, waarvan een notitie wordt gemaakt en een akte wordt opgesteld voor het logboek. Het komt wel eens voor dat de *twistlocks* beschadigd zijn of dat er “*cracks*” in zitten. Als dat gebeurt, worden de *twistlocks* vervangen, aldus betrokkene.

Desgevraagd stelt betrokkene dat hij op dat moment geen reden had om te vermoeden dat de “*dovetail foundations*” aan reparatie toe waren. Ook deze onderdelen worden volgens betrokkene gecontroleerd wanneer *twistlocks* geplaatst worden.

Betrokkene vermoedt dat de *twistlocks* uit de “*dovetails*” zijn weggerukt door een krachtige golfslag tegen de onderkant van de containers.

Op de vraag wat de snelheid was van het schip bij Finisterre ten tijde van het slechte weer, antwoordt betrokkene dat de snelheid ongeveer zes knopen was.

Op vragen van de heer Ballieux antwoordt de kapitein als volgt.

De *twistlocks* zijn gemakkelijk te bewegen volgens betrokkene. Hij let er volgens hem ook op dat “*left hand locking*” en “*right hand locking*” *twistlocks* niet door elkaar komen.

Desgevraagd antwoordt betrokkene dat hij om een koerswijziging vroeg in Finisterre, omdat hij ongerust was vanwege “*slamming*” omdat het schip kort



en breed is. Als hij zonder toestemming toch een andere koers zou hebben gevaren met gebruik van zijn *“master overriding authority”* zou dit worden gerapporteerd door Finisterre, aldus betrokkene. Bovendien is het volgens betrokkene moeilijk om daar van koers te veranderen omdat er om je heen verschillende schepen varen op verschillende snelheden en van verschillende groottes.

Desgevraagd door de Inspecteur antwoordt betrokkene ter zitting dat de zes containers met lading op de reis van Mauritanië naar Senegal additioneel waren bevestigd met containerkettingen. Deze containers waren volgens betrokkene geladen met zeer gevaarlijke stoffen, classificatie 1.1. Om die reden was besloten om ze extra goed te beveiligen, zodat er geen wrijving kon plaatsvinden en er geen vonken af zouden komen, aldus betrokkene.

Desgevraagd door de voorzitter antwoordt betrokkene ter zitting dat hij na het incident heeft afgesproken met degene met wie hij vaker werkt dat zij in welk geval dan ook, ook als het misschien niet echt nodig is, extra sjorringen zullen toepassen in dit soort situaties.

Betrokkene stelt dat hij het nut van een berisping niet in ziet. Een berisping zou volgens hem morele schade opleveren omdat hij sinds zijn zeventiende op zee werkt en er in al die tijd geen aanleiding voor op- of aanmerkingen op zijn handelen is geweest.

H.

Desgevraagd antwoordt de Inspecteur ter zitting dat hij nergens stelt dat de containers onvoldoende gesjord waren. Het gaat met name om hoe betrokkene wist dat het doorrekenen van de GM goed was, aldus de Inspecteur. Voorts stelt de Inspecteur dat het schip blijkens het logboek nog steeds 8/9 knopen liep en dus niet echt heeft afgeslacked.



## 6. Het oordeel van het Tuchtcollege

### A.

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op of omstreeks 18 november 2019 heeft het Nederlands gevlagde vrachtschip UAL Lobito twee lege containers verloren ter hoogte van Kaap Finisterre terwijl het schip onderweg was van Dakar (Senegal) naar Antwerpen (België).

### B.

De als punten 1 en 2 genoemde bezwaren houden in dat betrokkene zich er niet van heeft overtuigd of het sjourren van de deklading containers op de reis van Nouadhibou naar Dakar en op de reis van Dakar naar Antwerpen voldoende was in het licht van het feit dat de GM waarde hoger was dan de waarde waarmee is gerekend in het CSM.

Op zichzelf is het niet onzeemanschappelijk om met een hogere GM waarde te varen dan waarmee in het CSM is gerekend. De norm van goed zeemanschap vereist wel dat betrokkene zich er van verzekert dat de lading goed is vastgezet.

Op grond van het dossier en de verklaring van betrokkene ter zitting acht het Tuchtcollege niet bewezen dat betrokkene zich er niet van heeft overtuigd of het sjourren van de deklading containers op de reis van Nouadhibou naar Dakar en op de reis van Dakar naar Antwerpen voldoende was. Betrokkene mag daarbij vertrouwen op de controle door en mededelingen daarover van zijn bemanning.

Het CSM van het schip schrijft voor dat de containers aan dek worden vastgezet met *bottom twistlocks* en *twistlocks*. Het CSM stelt eveneens dat "*Additional diagonal lashings are generally required for stacks exposed to wind attack and/or the masses in that stack are to be reduced*".

Het aan dek vastzetten van lege containers in stapels van twee met *bottom twistlocks* en *twistlocks* en het additioneel vastzetten van containers met



gevaarlijke lading met containerkettingen beschouwt het Tuchtcollege in de gegeven omstandigheden niet in strijd met de norm van goed zeemanschap. Andere omstandigheden zijn door de Inspecteur niet concreet genoeg in zijn bezwaren tegen betrokkene omschreven.

C.

Het als punt 3 genoemde bezwaar houdt in dat betrokkene geen rekening heeft gehouden met de te verwachten wind en “groen water”.

Op grond van het dossier en de verklaring van betrokkene ter zitting acht het Tuchtcollege niet bewezen dat betrokkene geen rekening heeft gehouden met de te verwachten wind en “groen water”.

Betrokkene heeft naar aanleiding van een erg onrustige zee in de Golf van Biskaje een koerswijziging verzocht maar dat verzoek is afgewezen. Het Tuchtcollege acht een vaart van 6–8 knopen en 80% pitch niet in strijd met de norm van goed zeemanschap in de gegeven omstandigheden en gezien de noodzaak het schip manoeuvreerbaar te houden.

D.

De conclusie moet zijn dat de bezwaren van de Inspecteur niet bewezen kunnen worden verklaard.

## **7. De tuchtmaatregel**

De bezwaren tegen betrokkene zijn ongegrond; van het opleggen van een tuchtmaatregel kan geen sprake zijn.

## **8. Aanbevelingen voor de praktijk**

Los van de beslissing in deze zaak geeft het onderzoek naar het incident met de UAL Lobito het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen voor de praktijk te doen:



- Bij een scheepsontwerp met containers (gedeeltelijk) buiten de romp en verwacht groen water verdient het aanbeveling de *stack* buiten de romp vrij te laten;
- Neem in het Cargo Securing Manual ook stabiliteitsberekeningen op met hogere GM waarden.

## 9. De beslissing

Het Tuchtcollege verklaart het verzoek ongegrond.

Aldus gewezen door mr. W. van der Velde, voorzitter, E.R. Ballieux en R.A. Oppelaar, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 7 mei 2021.

W. van der Velde  
voorzitter

P.C. Santema  
voorzitter

V. Bouchla  
secretaris

V. Bouchla  
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.