



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
21 MEI 2021 (NR. 6 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V8 – EEMSHORN**

Op het verzoek van:

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

tegen

K. B.,
betrokkene,
raadsman: mr. J. van der Stelt.

1. Het verloop van de procedure

Op 1 oktober 2020 heeft het Tuchtcollege van de gemachtigde van verzoeker (nader te noemen: de Inspecteur) een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Eemshorn. Bij het verzoekschrift zijn 24 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege bij brief van 7 oktober 2020 aan betrokkene kennisgegeven van de ontvangst van het verzoekschrift, met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift en de bijlagen. Daarbij is gewezen op de mogelijkheid om een verweerschrift in te dienen.

Op 14 december 2020 is van de advocaat van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De Inspecteur heeft gerepliceerd op 6 januari 2021, waarna de advocaat van betrokkene op 21 januari 2021 heeft gedupliceerd.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 9 april 2021 om 14.30 uur.

De Inspecteur en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen. Tevens zijn, op verzoek van de Inspecteur, als getuigen opgeroepen de stuurman J. B. en de matroos M. de B.

De zitting heeft online plaatsgevonden op 9 april 2021. Voor verzoeker was aanwezig de Inspecteur, vergezeld van zijn collega ing. K. van der Wall. Ook betrokkene was aanwezig, bijgestaan door zijn advocaat. De opgeroepen getuigen, die eveneens aanwezig waren, zijn ter zitting gehoord.

Na de zitting is nog een bericht van de Inspecteur ontvangen met informatie over een vaarbevoegdheidsbewijs. Dat bericht is doorgestuurd naar de advocaat van betrokkene.

2. Het ongeval – korte beschrijving

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval.

Op 5 november 2018 om ca. 04.50 uur plaatselijke tijd is het Nederlandse zeeschip Eemshorn in aanvaring gekomen met de binnenzijde van de Oosterscheldekering. Het schip – waarvan betrokkene de kapitein was – was uit Yerseke vertrokken en zou via de Roompotsluis naar zee gaan. Tijdens de aanvaring was alleen de stuurman op de brug, zonder een uitkijk. De stuurman heeft geen herinnering aan de periode kort voor de aanvaring. Het ongeval is op 05 november 2018 om 05.56 uur door Kustwacht Nederland gemeld aan de ILT.



3. Bezwaren van de Inspecteur

De Inspecteur verwijt betrokkene – in diens hoedanigheid van kapitein/gezagvoerder van de Eemshorn – het volgende:

- (i) De aanvaring vond plaats tijdens de donkere uren. Tijdens de donkere uren moet er een uitkijk op de brug zijn. Die uitkijk was er niet.
Dit is in strijd met voorschrift 5 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, Londen (COLREG) en STCW code, Chapter VIII Section A/Part 3 – ‘watchkeeping at sea’.
- (ii) De Eemshorn was niet bemand volgens het bemanningsplan. Er was maar één ‘deck rating’ aan boord in plaats van de voorgeschreven twee ‘deck ratings’. Één ‘deck rating’ kan niet (tevens) als uitkijk dienstdoen tijdens alle donkere uren zonder de arbeids- en rusturenregelgeving te overtreden.
Dit is in strijd met COLREG voorschrift 5 en STCW code Chapter VIII Section A/Part 3 – ‘watchkeeping at sea’ en met de artikelen 5 lid 2, 10, aanhef en onder b, en 57, aanhef en onder b, van de Wet zeevarenden.

4. Het standpunt van betrokkene

Wat het eerste verwijt betreft heeft betrokkene aangevoerd dat de normale gang van zaken hoort te zijn dat na het vertrek uit Yerseke er in de donkere uren in ieder geval tot na de Roompotsluis een uitkijk op de brug is. Voor hem is niet duidelijk waarom de matroos in dit geval de brug had verlaten. Ook weet hij niet of dit met toestemming van de stuurman is gebeurd. Wel heeft hij kennisgenomen van de verklaring van de stuurman, inhoudend dat deze het schip ook wel zonder uitkijk kon varen, ook bij het passeren van de Roompotsluis. De Eemshorn vertrok gewoonlijk vroeg in de morgen. De stuurman heeft dan de wacht van 00.00 tot 06.00 uur. Gebruikelijk is dat de kapitein eerst na de Roompotsluis op wacht komt. Mogelijk is in de loop van



de tijd het zich houden aan bepaalde instructies vervaagd. Er is lering uit het gebeuren getrokken, onder andere in die zin dat er nu uitdrukkelijk wordt toegezien op de aanwezigheid van een uitkijk tijdens de donkere uren en dat er, in overleg met de scheepsbeheerder, een extra ‘deck rating’ met bevoegdheid II/4 aan boord is, boven het vereiste volgens het Bemanningscertificaat (verweerschrift punt 19).

Volgens dat Bemanningscertificaat moesten er inderdaad twee ‘deck ratings’ aan boord zijn. Betrokkene is ervan uitgegaan dat de machinist beschikte over een voldoende notitie op diens vaarbevoegdheidsbewijs om (ook) dienst te kunnen doen als ‘deck rating’. Daarmee zou dan aan de vereisten van het Bemanningscertificaat zijn voldaan, aldus betrokkene naar aanleiding van het tweede verwijt. Hij wijst er daarbij op dat politiemensen die het ongeval hebben onderzocht hebben gerapporteerd dat de Eemshorn voldoende bemand was.

Verder vraagt betrokkene het Tuchtcollege om bij het bepalen van een eventuele tuchtmaatregel rekening te houden met het feit dat er een lange periode is verstreken tussen het ongeval en de indiening van het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling; bijna 1 jaar en 11 maanden, dus maar net iets minder dan de in artikel 55h lid 4 Wet zeevarenden genoemde maximale indieningstermijn van twee jaar. Ook was het voor hem tot voor kort nog maar de vraag of hij niet ook strafrechtelijk zou worden vervolgd. Inmiddels heeft hij kennisgenomen van de mededeling van de Inspecteur dat die op 6 maart 2020 van het Openbaar Ministerie heeft vernomen dat dit niet het geval zal zijn.

5. De beoordeling van het verzoek

A

Bij het verzoekschrift is onder meer gevoegd een door de politie, landelijke eenheid, dienst infrastructuur, geografische afdeling – Zuid–West–Nederland, op ambtseed/–belofte opgemaakt proces–verbaal van het verhoor van betrokkene op 5 november 2018. Als verklaring van betrokkene is daarin opgenomen:



'Ik ben de gezagvoerder van de Eemshorn. Ik ben dat sinds februari 2011. [...] Ik heb als bemanning een stuurman, een machinist en een rating. Ik vaar altijd in deze samenstelling. Wij varen met een vaste club personeel in een schema van 2 weken op en 1 week af. Elk weekend zijn wij thuis. [...] Vorige week ben ik vrij geweest. [...] Ook de machinist was vorige week vrij en is deze week begonnen. Vandaag, omstreeks 00:15 uur, zijn wij vertrokken uit Urk. Ik heb gereden naar Yerseke. De Eemshorn lag daar afgemeerd ter hoogte van Koringaweg 62. Dat is bij de loswal van het bedrijf. Na aankomst lossen wij boodschappen en materieel. Ik start daarna de brug op met de nodige apparatuur. De machinist neemt de machinekamer voor zijn rekening. Als we alles opgestart hebben, hebben we een meeting in de kombuis waar bijzonderheden doorgesproken worden. [...] Op de brug heb ik de beschikking over twee radars, drie plaatsbepalingscomputers, twee satellietkompassen, twee GPS systemen, een rivierpilot, zeepilot, drie marifoons waarvan één altijd op 16 en de andere op blokkkanalen. Ik heb twee zeeradars, een Furuno en JRC. [...] Vanmorgen had de stuurman al een gedeelte van de apparatuur opgestart. Ik heb de radars op transmit gezet. De JRC op 0,25nm en de Furuno op 0,5nM. Ik heb de plaatsbepalingsapparatuur geüpdatet. Ik heb de navigatieverlichting aangezet en de marifoons op VHF 16, 10 en 68. De motoren zijn vanaf de brug door de machinist gestart. Op dat moment werkte alles naar behoren. Het was om 01:25 uur hoog water geweest, dus we hadden het voor stroom. De wind schat ik NNO 3 tot 4. Het was helder zicht. De wacht van de stuurman is van 00:00 uur – 06:00 uur. Ik laat dan de stuurman de manoeuvres doen maar ik sta als extra uitkijk op de brug. Na het vertrek ben ik halverwege de Schaar van Yerseke, net na de waterinlaat, naar beneden gegaan. Ik ben naar mijn hut gegaan omstreeks 03:15 uur en ben gaan slapen. Normaal gesproken komt de bemanning nog even op de brug en dan blijft de rating in principe de extra uitkijk. Normaal blijft hij tot na de sluis op de brug om te assisteren in de sluis. [...] De afspraak is dat 's nachts het wachtalarm



ingeschakeld wordt op 12 minuten. [Er] is een sensor geplaatst die bij geen beweging een akoestisch signaal geeft. Bij geen actie op de brug gaat er een algemeen alarm af. Ik weet niet of vanmorgen het wachalarm geactiveerd is. Ik heb ook niet gecontroleerd of deze bij stond. Ik werd wakker van een trilling door het schip. [...] Eerst dacht ik dat we een boei raakten, maar direct daarna hoorde en voelde ik een klap en schoot ik naar voren in mijn kooi. [...] ben naar boven gerend. Daar was het een complete chaos en ik trof de stuurman in paniek aan. [...] Ik heb op VHF18 [...] om een sleepboot en KNRM verzocht en gemeld dat wij in aanvaring gekomen waren met de Oosterscheldekering. [...] Ik heb de bemanning om reddingsvesten en overlevingspakketten gestuurd. [...] De machinist [...] meldde dat er geen instroom was maar dat de voorpiek niet toegankelijk was. [...] Toen bleek dat we achter een hoogspanningskabel haakten, heb ik de KNRM verzocht mijn bemanning van boord te halen. Het was toen zo'n 15 minuten voor kentering. We zouden nog zo'n meter zakken. Bij opkomend tij is het mij gelukt om het schip vrij te varen en terug te varen naar de haven. [...] Toen ik boven kwam was alleen de stuurman op de brug.'

B

Bij het verzoekschrift is tevens gevoegd een door de politie, landelijke eenheid, dienst infrastructuur, geografische afdeling – Zuid-West-Nederland, op ambtseed/-belofte opgemaakt proces-verbaal van het verhoor op 5 november 2018 van de toen negentienjarige stuurman. Hij verklaart daarin onder andere:

'Ik ben [...] stuurman aan boord van de Eemshorn. [...] Ik ben sinds juli 2018 bevoegd om als stuurman te varen. [...] Ik ben vanmorgen om 02:30 uur aan boord gekomen. Wij lagen afgemeerd in Yerseke. Om 00:00 uur waren wij met de auto vanuit Urk vertrokken. De kapitein heeft van Urk naar Yerseke gereden. Wij varen twee weken op en één week af en elk weekend zijn wij thuis. Vorige week heb ik ook



gevaren. Ik was vorige week zaterdagochtend om 01:30 uur thuis. Vanmorgen heb ik vóór vertrek eerst de brug opgestart samen met de kapitein. De machinist heeft de machinekamer opgestart. Ik heb de marifoons aangezet, de computers van de navigatiesystemen opgestart en het roerwerk. Verder heb ik beide radars opgestart. [...] De elektronische kaart zijn twee afzonderlijke computers. Deze stonden ook aan. [...] vanuit Yerseke naar de sluis is een vaste route vanaf de harde schijf. Deze had ik bijstaan op de navigatiecomputer aan stuurboord. Voor het vertrek was de wind OZO en het was afgaand water, zo'n 2,5 km. Het zou om 06:30 uur laag water in Neeltje Jans zijn. Ik draai normaal de wacht van 00:00 – 06:00 uur, dus vanmorgen zou ik varen. Bij het wegvaren was de kapitein aanwezig. Alles werkte naar behoren. [...] Ter hoogte van de visserijhaven Yerseke is de kapitein naar beneden gegaan. De matroos is nog gebleven tot net voor de Zeelandbrug en is iets voor 04:00 uur ook naar beneden gegaan. [...] We voeren volle kracht met SOG 11,5 km. De hele reis was goed zicht. [...] Ik had het wachtalarm op 12 minuten gezet. Boven de stuurstoel zit een bewegingsmelder. Als ik binnen die 12 minuten niet beweeg gaat er een akoestisch signaal af. Als ik deze niet reset gaat er volgens mij een alarm af bij de kapitein en daarna algemeen alarm. Ik zet dat alarm altijd bij, zeker 's nachts om dit soort dingen te voorkomen. Normaal roep ik op VHF 18 ter hoogte van de R22 boei de sluis op. Dit is 10 minuten voor aankomst. De sluis vaar ik, vanaf dat ik stuurman ben, zelfstandig binnen. Als er verder niemand in de sluis ligt maken we niets vast en roep ik niemand naar boven. Nu had ik ook nog niemand geroepen. Ik heb boei R22 fysiek gezien en zien knipperen. [...] Ik had al bedacht om de sluis op te roepen en de marifoon van VHF 68 naar VHF 18 te schakelen. Vanaf dat moment tot en met de aanvaring weet ik niets meer. Vanaf dat ik die R22 boei zag, zat ik in de stuurstoel met één been op het dashboard. [...] Ik heb de verlichte doorgang van de Zeelandbrug genomen. [...] De passage van de brug deed ik [...] op de rivierpilot. Na de brug heb ik mijn koers naar bakboord verlegd en ben [...] gaan sturen op mijn satelliet



kompas. Vanaf de passage tot en met de aanvaring heb ik geen koers gewijzigd. Na de koerswijziging na de passage van de brug ben ik overgeschakeld op de zeepiloot. Deze is gekoppeld aan het satelliet kompas. Het eerste wat ik merkte van de aanvaring was een klap. Ik werd door de klap uit mijn stoel gegooid en schrok enorm en wist niet wat er was. [...] Ik keek op het rechter navigatiescherm en zag direct dat ik tegen de Oosterscheldekering zat. Ik heb achteruitgeslagen en algemeen alarm gegeven. Al snel na de aanvaring en het algemeen alarm stond de kapitein op de brug. We draaiden op dat moment tegen één van de pijlers aan. [...] We zijn met z'n allen op de brug verzameld. We lagen uiteindelijk met stuurboordzijde tegen een pijler. Uiteindelijk zijn we met de KNRM van boord gehaald. De kapitein is achtergebleven. [...] Zondagmiddag heb ik anderhalf uur geslapen. 's Avonds ben ik opgebleven. Van zaterdagavond 23:00 uur tot en met zondagochtend 08:30 uur heb ik geslapen. [...]

C

Bij het verzoekschrift bevindt zich verder onder andere een op ambtseed/-belofte opgemaakt proces-verbaal van bevindingen van de politie, landelijke eenheid, dienst infrastructuur, geografische afdeling - Zuid-West-Nederland. Daarin schrijven de verbalisanten:

'[...] Op maandag 5 november 2018 [...] ontvingen wij [...] de melding dat er een schip tegen de Oosterscheldekering gevaren zou zijn. [...] Om 07:50 uur waren wij ter plaatse [...] Wij hoorden [...] dat de gezagvoerder van de Eemshorn op eigen gelegenheid weggevaren was vanaf de Oosterscheldekering en dat hij inmiddels afgemeerd was aan de loskade, gelegen in de Binnenhaven te Neeltje Jans. [...] Om 08:10 uur waren wij ter plaatse op de eerdergenoemde loswal. [...] Wij zagen dat de boeg van de Eemshorn tot net boven de waterlijn enorme schade had. Vervolgens zijn wij aan boord gegaan [...]. Vervolgens heb ik, verbalisant [...], een aantal foto's gemaakt van de apparatuur op de burg. [...] Op foto 1 is het wachtalarm te zien wat geïnstalleerd was



aan stuurboordzijde op het dashboard. Wij zagen dat dit wachalarm geschakeld stond op de keuze 12 minuten en momenteel niet actief was en dat het indicatielampje “Off” brandde. Wij zagen dat de sleutel in het contact zat en dat het indicatielampje van “Power” brandde. [...] Foto 6 is een foto van het radarscherm. [...] Wij zagen op dit beeld de track van het afgelegde traject. Daarop zagen wij dat deze track ononderbroken en zonder wijzigingen vanaf de Oosterschelde in één rechte lijn tot tegen de Oosterscheldekering weergegeven was. [...] Foto 7 en 8 zijn foto’s van het scheepsdagboek. Wij zagen dat als vertrektijd uit Yerseke 03:15 genoteerd stond en om 04:10 passage Zeelandbrug. Ook zagen wij dat de eerdergenoemde bemanning om 02:30 uur aan boord gekomen was. [...] Foto 9 is een foto van het werkrooster. Wij zagen dit werkrooster hangen op de deur richting de kombuis. [...] Wij zagen dat de stuurman volgens dit rooster wacht dient te lopen van 00:00–06:00 uur. Verder zagen wij dat de roerganger wacht zou moeten lopen tot 04:00 uur. Ook zagen wij dat er tussen 04:00 uur en 06:00 uur niemand van de bemanning naast de stuurman genoemd is in het wachtlopen. Vervolgens hebben wij inzage gevorderd in een aantal certificaten. [...] Volgens de crewlist bestond de bemanning uit:

Master

Chief Mate

Engineer

Rating

Na controle van de bovengenoemde bemanning bleek de bemanning te beschikken over voldoende vaarbevoegdheid, geldige medische keuring en geldige monsterboekjes. Op grond van de getoonde vaarbevoegdheidsbewijzen en de vereiste bemanning volgens het Minimum Safe Manning Certificate, concludeerden wij dat de Eemshorn voldoende bemand was. [...]’



D

Bij het verzoekschrift bevindt zich ook een op ambtseed opgemaakt 'Proces-verbaal van bevindingen Scheepvaartincident Motorschip Eemshorn vs Oosterscheldekering' van 2 januari 2019 van de Politie, Landelijke Eenheid, Team Verkeersspecialisten. Als bevindingen van de onderzoekers/verbalisanten zijn daarin onder meer genoteerd:

‘[...]

2. Onderzoek plaats ongeval

[...]

2.2.1 Verkeersmaatregelen ter plaatse

Ter bescherming van de Oosterscheldekering en als veiligheidsmaatregel voor het scheepvaartverkeer in de nabijheid van de kering werd het gebied oostelijk van de kering afgesloten voor het scheepvaartverkeer. Hiervoor waren tussen de oostelijke punt van de zuidelijke havendam bij de Roompotsluis in zuidelijke richting tot aan de kust van Noord-Beverland gele tonnen in het vaarwater geplaatst.

[...]

2.3.2 Aangetroffen sporen plaats ongeval

Op en in het oppervlak van een pijler van de Oosterscheldekering en een ligger tussen twee pijlers werden kras- en schuifsporen aangetroffen. Op enkele plaatsen waren diepere beschadigingen in het beton van de pijler en de ligger zichtbaar. Deze sporen waren vermoedelijk veroorzaakt door de aanvaring van de Eemshorn met de kering. Een langs het wegdek aan de oostzijde van de kering aangebrachte kabelgoot was deels verbogen. Deze schade werd vermoedelijk veroorzaakt doordat de bovenzijde van de achtermast van de Eemshorn achter de rand van de kabelgoot was gehaakt. [...]

3. Vaartuigonderzoek

[...]

3.1.8.1 Schade

De boeg van het schip was vanaf een hoogte van ongeveer 1.70 m boven de waterlijn tot aan de bovenzijde van de boeiing volledig in



elkaar gedrukt. Het materiaal van de sloop was ter plaatse tenminste 1.50 m naar binnen gedrukt. Op ongeveer 0.90 m boven de waterlijn was de sloop van de boeg horizontaal gescheurd. De sloop was daarboven tot op een hoogte van ongeveer 1.70 m geplooid en naar binnen gedrukt. Zie foto 6, 7 en 8. De voorpiek was nagenoeg volledig in elkaar gedrukt. Het materiaal van het voordek was, gerekend vanaf de voorzijde van het schip, over een afstand van tenminste 2 m opgeboid en in elkaar gedrukt. De ankerkluisen waren vernield. Het op het voordek staande luikhoofd van de toegang tot de voorpiek was vervormd. Van op het dek staande bij het ankergerie behorende appendages waren lassen losgescheurd en delen afgebroken. Zie foto's 9 t/m 12. De voormast van het schip was in achterwaartse richting gedrukt. Zie foto 13.

[...]

4. Nader onderzoek

[...]

4.3 Radarbeelden

De aangeleverde beelden van de Verkeerspost Wemeldinge betroffen een video opname in A VI formaat. [...]

Bij aanvang van de opname bevond de Eemshorn zich ten zuiden van de boei SvC 8. Blijkens de gegevens op het radarbeeld voer het schip met een snelheid van 11 mijl per uur op een koers van 269°. Op [...] bevond het schip zich met de voorzijde bij de Oosterscheldekering. De [...] koers was op dat moment 274° en de snelheid 11 mijl per uur.

[...]

6. Interpretatie en analyse

6.1 Vermoedelijke toedracht

Op maandag 5 november 2018 [...] passeerde de Eemshorn in westelijke richting varende over de Oosterschelde de boei SvC 5. Vanaf [...] dat punt [...] voer het schip met een gemiddelde koers van ongeveer 269°. Hierbij werd omstreeks 03.43 uur [het Tuchtcollege begrijpt: UTC] de boei R20 op korte afstand gepasseerd. Vanaf 03.45 uur [UTC, toev. TvdS] tot het meest waarschijnlijke tijdstip van de



aanvaring met de Oosterscheldekering, 03.51 uur [UTC, TvdS], verliep de gemiddelde koers van het schip naar ongeveer 272°. Tijdens het gehele hiervoor beschreven traject voer de Eemshorn met een snelheid van ongeveer 11 mijl per uur (ongeveer 20 km/u). Deze snelheid bleef tot op het moment van de aanvaring gehandhaafd. De bestemming van de Eemshorn was een locatie op de Noordzee. Hiertoe moest eerst de Roompotsluis worden gepasseerd. Om de voorhaven van de Roompotsluis te bereiken had de koers van de Eemshorn ten laatste om 03.45 uur [UTC, TvdS] ongeveer 30° moeten worden gewijzigd in noordelijke richting. [...]

In zijn verklaring stelde de stuurman dat hij na de passage van de Zeelandbrug de zeepiloot had ingeschakeld [...]. De werking van de zeepiloot berust op het autonoom handhaven van de vooraf ingestelde kompaskoers. [...] Het schip blijft vervolgens de ingestelde koers volgen totdat de zeepiloot wordt uitgeschakeld of een nieuwe koers wordt ingesteld [...].

Door ons kon niet onomstotelijk worden vastgesteld of het wachalarm in de stuurhut van de Eemshorn tijdens de vaart over de Oosterschelde was ingeschakeld. Uit de gegevens van de backtrack van de AIS bleek dat de Eemshorn om 03.40 uur [UTC, TvdS] de boei R20 was gepasseerd. Het meest waarschijnlijke moment van aanvaring werd vastgesteld op 03.51 uur [UTC, TvdS]. Het tijdsverloop tussen de beide tijdstippen bedroeg 11 minuten en zou daarom kunnen vallen binnen het ingestelde waarschuwingsinterval van 12 minuten van het wachalarm. [...]

E

Betrokkene heeft ter zitting van het Tuchtcollege onder meer het volgende verklaard:

‘De verklaring die ik destijds bij de politie heb afgelegd is het gehele verhaal. Ik kijk daar thans niet anders tegen aan. Het is juist dat ik maandagochtend 5 november 2018 net na middernacht samen met de



stuurman, de matroos en de machinist vanuit Urk richting Yerseke ben vertrokken. In Yerseke zijn wij aan boord van de Eemshorn gegaan. Na vertrek met de Eemshorn richting Noordzee ben ik nog ongeveer een half uur op de brug gebleven. Het klopt dat ik er destijds vanuit ging dat er wel een uitkijk was, in de persoon van M. de B. 'Standing order' was dat de 'deck rating' als uitkijk op de brug aanwezig was tot in ieder geval na de Roompotsluis.

Er is lering getrokken uit het ongeval. Thans vertrekken wij pas op maandagmorgen om 07.00 uur uit de haven van Yerseke of een andere haven waar we dan liggen. Daarnaast hebben we nu één man boven de sterkte van vier personen. Ook worden wij nu begeleid door een speciaal maritiem gerelateerd bureau voor ISM en ISPS. Dit bureau houdt interne audits om te kijken of alles in orde is aan boord. Sindsdien loopt alles heel goed.

Het is juist dat op het wachtschema stond dat er een uitkijk moest zijn tot 04.00 uur, maar de 'standing order' was dat er een uitkijk tot na de passage van de Roompotsluis moest zijn.

Volgens het huidige vaarbevoegdheidsbewijs de machinist is hij inderdaad alleen machinist. Ten tijde van de aanvaring had hij tevens de bevoegdheid voor 'deck rating'. Ik heb hem destijds gemonsterd als machinist, omdat hij als zodanig operationeel was. Het klopt dat doordat hij niet als 'deck rating' was gemonsterd er formeel in strijd is gehandeld met de bemanningsvoorschriften.

F

De stuurman heeft als getuige ter zitting van het Tuchtcollege onder meer verklaard, zakelijk weergegeven, dat hij zijn politieverklaring handhaaft, dat het (dus) juist is dat de uitkijk de brug iets voor 04.00 uur, net voor de Zeelandbrug, heeft verlaten en dat er in de periode voor de aanvaring inderdaad niet altijd een uitkijk (naast de dienstdoende stuurman/kapitein) op de brug aanwezig was tijdens de donkere uren.



G

De matroos heeft als getuige ter zitting van het Tuchtcollege onder meer verklaard dat het klopt dat hij op de dag van de aanvaring de brug iets voor 04.00 uur heeft verlaten en toen naar beneden is gegaan om te gaan slapen. Volgens hem had hij geen dienst als uitkijk. Hij was toen matroos. Voor die functie gold een werktijd van 06.00 tot 18.00 uur. In de tijd voor de aanvaring, als hij aan boord van de Eemshorn was, was er naar zijn weten bijna nooit een uitkijk.

H

Bijlage 12 bij het verzoekschrift betreft het 'Minimum safe manning document' met betrekking tot de Eemshorn. Daarin staat dat er twee 'deck ratings' aan boord moeten zijn met een certificaat (STCW reg.) II/4. Na de zitting is van de Inspecteur als mededeling ontvangen dat schriftelijke navraag bij het KIWA heeft uitgewezen dat de machinist op 5 november 2018 inderdaad in het bezit was van twee geldige vaarbevoegdheidsbewijzen en dat op één ervan een notatie II/3 staat (stuurman op kustreizen met limieten). Daarmee was hij bevoegd om als matroos van de wacht te fungeren.

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

6.1 Gelet op onder meer de hiervoor onder 5 weergegeven onderzoeksgegevens wordt in deze tuchtzaak uitgegaan het volgende.

6.2 Op maandag 5 november 2018 om ca. 04.51 uur is het Nederlandse zeeschip Eemshorn met een snelheid van ongeveer 20 km/u tegen (een pijler aan) de binnenzijde van de Oosterscheldekering gevaren. Stuurman was op dat moment J. B. Hij was alleen op de brug; er was geen uitkijk. Betrokkene was kapitein/gezagvoerder van de Eemshorn. Samen met de stuurman en twee andere bemanningsleden – de machinist en de matroos/'deck rating' – was hij op 5 november 2018 net na middernacht vanuit Urk naar Yerseke vertrokken, waar de Eemshorn lag afgemeerd. Betrokkene reed. Omstreeks



02.30 uur kwamen zij aan boord, waarna zij het schip in gereedheid hebben gebracht voor vertrek naar een (werk)bestemming op de Noordzee. Na het vertrek uit Yerseke is betrokkene ter hoogte van de visserijhaven Yerseke naar beneden gegaan om te gaan slapen. Het was toen ongeveer 03.15 uur. Op dat moment was de matroos nog bij de stuurman op de brug. Iets voor 04.00 uur, net voor de Zeelandbrug, is ook hij naar beneden gegaan, waarna de stuurman alleen op de brug was. Na de Zeelandbrug moest, om op de Noordzee te geraken, ook de Roompotsluis nog worden gepasseerd. Naar zijn zeggen heeft de stuurman de koers van de Eemshorn na de Zeelandbrug naar bakboord verlegd en is hij vervolgens overgeschakeld op de (aan het satellietkompas gekoppelde) zeepiloot van de Eemshorn. Daarna heeft hij geen koerswijzigingen meer doorgevoerd. De koers waarmee de Eemshorn tegen de Oosterscheldekering voer was ongeveer 272°. Bij het passeren van de boei R20 omstreeks 04.43 uur was de gemiddelde koers (nog) 269°. Om de voorhaven van de Roompotsluis te bereiken had de koers van de Eemshorn ten laatste om 04:45 uur ongeveer 30° in noordelijke richting moeten worden gewijzigd. De stuurman heeft, zittend in de stuurstoel, met één been op het dashboard, de boei R22 nog wel fysiek gezien en ook de lichten van de Roompothaven. Hij had al bedacht om de sluis op te roepen en van marifoonkanaal te wisselen. Van wat er daarna is gebeurd, tot de klap van de aanvaring, waardoor hij uit de stuurstoel werd gegooid, weet hij zich niets te herinneren. Dat tijdvak beslaat ca. 11 minuten.

6.3 Persoonlijke ongelukken hebben zich gelukkig niet voorgedaan. Wel is de Eemshorn zwaar beschadigd geraakt. Los van die schade waren er kras- en schuifsporen aan pijlers en een ligger van de Oosterscheldekering en was een kabelgoot verbogen. Ook moesten er verscheidene voorzieningen worden getroffen, waaronder een afzetting.

6.4 Wat de oorzaak van de aanvaring betreft, ligt voor de hand om te denken aan een in slaap vallen/even wegdutten van de, volgens eigen opgave, kernegezonde stuurman, aldus ook de inspecteur Handhaving



Zeevaart van ILenT, Mark Berkers, die op 5 november 2018 aan boord van de Eemshorn is geweest (bijlage 7 bij het verzoekschrift).

De stuurman had ook de vorige werkweek gevaren, was toen zaterdagochtend om 01.30 uur thuisgekomen, en had, voorafgaande aan zijn nachtdienst op 5 november 2018, voor het laatst anderhalf uur geslapen op zondagmiddag 4 november 2018. Daarna niet meer. Weliswaar was er een wachalarm aan boord, maar indien dit (al) ingeschakeld is geweest, kan het in theorie zo zijn dat de tijd dat de stuurman 'even weg is geweest' (precies) samenvalt met het ingestelde waarschuwingsinterval van 12 minuten van dat alarm. Wat hier verder van zij, in elk geval kan ervan worden uitgegaan dat de aanvaring niet had plaatsgevonden indien er op het traject van Yerseke/de Zeelandbrug naar de Roompotsluis, naast de stuurman, een uitkijk op de brug aanwezig was geweest.

6.5 Die uitkijk had er (reglementair) ook moeten zijn. Dat vindt ook betrokkene. Zijn standpunt/verdediging is dat hij ervan uit mocht gaan dat, ook als hijzelf geen dienst had, maar sliep, het als 'deck rating' gemonsterde bemanningslid tijdens de donkere uren als uitkijk aanwezig zou zijn op de brug. Hij spreekt in dit verband van een 'standing order'. Voor zover er echter al een dergelijke 'standing order' was, was die niet op schrift gesteld en kwam die bovendien niet overeen met het wel opgestelde wachtschema, waarin stond dat de wacht van de roerganger tot 04.00 uur liep.

Afgaande op de politieverklaring van de stuurman was de aanwezigheid van een uitkijk ook bepaald geen praktijk die werd gehandhaafd aan boord van de Eemshorn; er blijkt niet van een protest van hem tegen het naar beneden gaan van de matroos en hij was gewend, kennelijk ook tijdens de donkere uren, om de sluis, als daar verder niemand lag, zelfstandig binnen te varen, zonder iemand naar boven te roepen. Ter zitting heeft hij bevestigd dat in de periode voor de aanvaring niet altijd een uitkijk aanwezig was tijdens de donkere uren.

De matroos zelf was zich, blijkens zijn verklaring, niet bewust van een aan hem toegedachte rol als uitkijk, naast zijn reguliere (dek)werkzaamheden



overdag van 06.00 tot 18.00 uur. Hij voer vaker op de Eemshorn en naar zijn weten was er dan bijna nooit een uitkijk.

Tegen deze achtergrond kan in redelijkheid niet worden geoordeeld dat betrokkene als gezagvoerder van de Eemshorn voldoende invulling heeft gegeven aan zijn verantwoordelijkheid voor de naleving van het voorschrift van het houden van voldoende uitkijk tijdens de donkere uren. Tot die verantwoordelijkheid behoort het om te zorgen voor (i) bekendheid en bewustheid bij de bemanning van het desbetreffende voorschrift (een voor iedere duidelijke taaktoedeling) en voor (ii) een adequaat toezicht op de naleving ervan. Daar heeft het aan geschort, reden waarom de Inspecteur betrokkene terecht een schending van de desbetreffende voorschriften uit de COLREGs en de STCW-code in combinatie met de artikelen 4 en 55a van de Wet zeevarenden verwijt.

6.6 Formeel is ook juist het tweede verwijt van de Inspecteur, dat niet was voldaan aan de eisen zoals gesteld in het 'Minimum safe Manning document' van de Eemshorn. Er mag dan inmiddels een bevestiging zijn gevonden voor het standpunt van betrokkene dat de machinist destijds ook over een vaarbevoegdheidsbewijs beschikte dat basis bood voor een inzet als matroos (van de wacht), feit blijft dat de machinist niet in die hoedanigheid was aangemonsterd, waardoor de Eemshorn formeel onder- althans niet juist bemand was.

7. De tuchtmaatregel

De aanvaring op 5 november 2018, die aanleiding is geweest tot het aanhangig maken van de onderhavige tuchtzaak, laat duidelijk het veiligheidsbelang zien van een juiste naleving van de voorschriften die gelden met betrekking tot het houden van een goede uitkijk. Aan die naleving en het toezicht erop heeft het geschort aan boord van de Eemshorn. Als kapitein van de Eemshorn treft betrokkene hiervan een tuchtrechtelijk verwijt. Zijn verantwoordelijkheid als gezagvoerder voor de naleving van de veiligheidsvoorschriften eindigt niet zodra hij de brug verlaat om te gaan



slapen. Dat hij niet heeft geweten van de door de stuurman genoemde praktijk, waarin de stuurman 's nachts alleen op de brug was en niemand naar boven riep, is niet aannemelijk geworden. Bovendien, ook indien hij er niet van heeft geweten, pleit hem dat niet vrij, omdat hij niet duidelijk heeft weten te maken waarom hij er, bij voldoende alertheid op de naleving van de veiligheidsvoorschriften, niet van had kunnen en moeten weten. Vergelijk in dit verband de hierna genoemde maatregelen die inmiddels zijn genomen met het oog op een juiste naleving.

Gelet op de ernst van de verwijtbaarheid van het niet hebben/houden van een goede uitkijk is een maatregel in de vorm van een onvoorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid voor de duur als door de Inspecteur aanvankelijk voorgesteld in beginsel passend en geboden. Aan de andere kant mag in het voordeel van betrokkene meewegen dat het voorval al geruime tijd terug heeft plaatsgevonden en, belangrijk, dat er lering uit is getrokken, onder meer in die zin dat er thans (wel) uitdrukkelijk wordt toegezien op de aanwezigheid van een uitkijk tijdens de donkere uren en, in overleg met de scheepsbeheerder, (i) een extra 'deck rating' met bevoegdheid II/4 aan boord is (verweerschrift punt 19) en (ii) er eerst in de ochtend wordt uitgevaren, waardoor de stuurman (beter) uitgerust aan de slag kan. Daarnaast is een gespecialiseerd bureau ingeschakeld dat interne audits organiseert en begeleiding biedt bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften. Deze omstandigheden geven het Tuchtcollege aanleiding om – in navolging van het voorstel van de Inspecteur – de ontzegging deels voorwaardelijk op te leggen.

Hoewel het niet op juiste wijze voldoen aan het voor de Eemshorn geldende bemanningsvoorschrift eveneens bewezen wordt geacht, leidt dat verwijt in dit geval niet tot oplegging van een zwaardere/andere maatregel, omdat, materieel gezien, de voorgeschreven tweede 'deck rating' er wel was.



8. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de bezwaren van de Inspecteur gegrond, op de wijze als hiervoor onder punt 6 en punt 7 is overwogen;
- legt betrokkene als maatregel op een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor de duur van vier (4) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van twee (2) weken 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, die het Tuchtcollege bepaalt op twee (2) 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, zes (6) weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, C.R. Tromp en O.F.C. Magel, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 21 mei 2021.

J.M. van der Klooster
voorzitter

E.M. Dooting
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.