



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
23 DECEMBER 2022 (NR. 6 VAN 2022) IN DE ZAAK 2022.V1-EEMSLIFT
HENDRIKA**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. B.A.C. van Geest,
senior inspecteur ILT/Ongevallen onderzoek scheepvaart en administratieve
controles te Zwijndrecht;

tegen

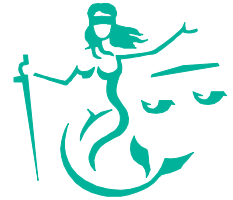
D. W.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 7 februari 2022 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. B.A.C van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Eemslift Hendrika. Bij het verzoekschrift waren 44 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene 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.

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 11 november 2022 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op vrijdag 11 november 2022. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur B.A.C. van Geest voornoemd.

Betrokkene is verschenen.

2. De aanleiding

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

Op maandag 5 april 2021 was de Eemslift Hendrika tijdens stormweer op weg van Bremerhaven naar Kolvereid (Noorwegen). Zij voer langs de Noorse westkust ter hoogte van Ålesund. Aan dek stonden 2 catamarans, een jacht, een zeiljacht en een grote vissersboot. In het onderruim bestond de lading uit een catamaran en 6 azipod thrusters. Door het slechte weer is het schip zwaar gaan stampen en slingeren, met als gevolg grote versnellingskrachten op de lading. Van de 6 azipod thrusters zijn er 3 gaan schuiven. Hierdoor zijn uiteindelijk een paar gevulde ballastwatertanks vanuit het ruim lek geraakt. Een grote hoeveelheid ballastwater (120 – 300 m³) is toen het onderruim ingestroomd en bewoog zich hier als een vrij vloeistofoppervlak. Ook de catamaran in het onderruim bewoog. Door het vrij vloeistofoppervlak en de schuivende lading nam de stabiliteit drastisch af en werd er besloten om het schip te verlaten. De bemanning heeft het schip onder zware weersomstandigheden moeten verlaten. Acht van de twaalf bemanningsleden zijn rond 12.00 uur vanaf het achterdek geëvacueerd met een SAR-helikopter van de Noorse kustwacht. De kapitein, eerste stuurman, HWTK en CSI (Cargo Super Intendent) bleven aan boord om te proberen de situatie te stabiliseren. Om ca. 18.30 uur is besloten dat ook zij geëvacueerd zouden worden. Vanwege het slechte weer lukte het niet om deze bemanningsleden vanaf het



achterdek op te pikken. Zij moesten in zee springen en werden daar opgepikt door de SAR-helikopter. Later is ook nog de grote vissersboot uit zijn sjorringen gebroken en van dek in zee geschoven, waarbij onder meer één van de boordkranen zwaar werd beschadigd. De Eemslift Hendrika is een paar dagen later door bergers op sleeptouw genomen. Daarmee is een milieuramp voorkomen.

De Eemslift Hendrika (IMO nummer 9671486) is een Nederlands *general cargo* schip, varend voor Amasus Shipping te Delfzijl.

Het schip is in het jaar 2015 gebouwd, is 111,6 meter lang en 16,8 meter breed en het heeft een laadvermogen van 4200 ton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit twaalf personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de inspecteur heeft betrokkene als kapitein gehandeld of nagelaten 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 of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet Zeevarenden).

Het bezwaar tegen betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. Met de wetenschap van het verwachte stormweer onderweg is de betrokkene met projectlading vertrokken uit Bremerhaven in plaats van tijdelijk te blijven liggen in de haven totdat het weer op de route beter werd.
2. Eenmaal onderweg met projectlading en steeds slechter wordend weer, conform voorspellingen van de beschikbare weersverwachtingen, heeft betrokkene er niet voor gekozen om alsnog binnendoor in de Noorse fjorden te varen of om daar een oppertje te zoeken.
3. Bovenstaande heeft er uiteindelijk toe geleid dat alle bemanningsleden het schip hebben verlaten, waarbij zij aan grote risico's zijn blootgesteld.
4. Tevens hebben het schip en de lading aanzienlijke schade opgelopen.



Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur:

- Schepenwet – artikel 9 lid 1.l
- Wetboek van Koophandel, artikel 343 lid 1
- SOLAS Chapter V – Safety of Navigation – reg 34
- SOLAS Chapter V – Safety of Navigation – reg 34-1
- SOLAS Chapter VI – Carriage of cargoes and oil fuels – reg 5
- CSS Code (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing)
- MSC.1/Circ.1228 – revised guidance to the master for avoiding dangerous situations in adverse weather and sea conditions

De eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van 8 weken waarvan 4 weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Ter zitting wilde betrokkene geen verder commentaar geven op het eerste bezwaar. Op een schriftelijke vraag van de inspecteur verklaarde hij dat de eerste paar dagen redelijk tot goed zouden zijn qua weersverwachting en dat er voor hem dus geen reden was om niet te vertrekken uit Bremerhaven.

Ten aanzien van het tweede bezwaar verklaarde betrokkene dat het er in de weersvoorspelling op leek dat het weer langs de kust van Noorwegen iets beter zou zijn en was er ook met projectlading geen reden om die kust te vermijden. Tevens voelde hij dat er door de rederij druk op hem werd uitgeoefend om de eta te halen.

Het derde en vierde bezwaar worden door betrokkene onderschreven.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

De bewijsmiddelen

- A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend:
Het voorval is mij en de bemanning niet in de koude kleren gaan zitten. Ik was tegen een kast gesmeten en gewond geraakt. Ik was



de enige die van boord is gehaald met verwondingen, als tweede van de laatste groep. Ik ben nog bijna twee dagen in het ziekenhuis geweest.

Ik kwam in Rotterdam als kapitein aan boord op donderdag 1 april 2021. Ik loste mijn collega af. Mijn voorganger heeft aan de hand van de in het dossier opgenomen bijlage de overdracht aan mij gedaan. De dingen over de lading enz. werden daarin besproken. Het weer is ook besproken. Verder was het een normale overdracht en we verwachtten een normale reis. Ik heb vaker met projectlading gevaren. Het was voor mij de derde of vierde keer met de Eemslift Hendrika. Schepen aan dek vervoeren is een andere tak van sport. De weersvoorspellingen waren dat er een vuiltje aan zat te komen en dat is toen met mijn voorvanger besproken en ook met de eigenaar. De mede-eigenaar, was ook aan boord bij vertrek in Rotterdam. Ik heb met hem de mogelijkheid om een oppertje te zoeken besproken. Hij gaf aan dat er ook de mogelijkheid was om in Noorwegen binnendoor te gaan. Het was een advies, geen instructie. Ik had er verder nog geen idee bij. Ik was net aan boord en had het weerbericht zelf nog niet gezien. In Bremerhaven was wat vertraging bij het lossen. Ten aanzien van het eerste bezwaar, dat ik niet ben blijven liggen in Bremerhaven tot het weer beter werd, heb ik geen commentaar. U zegt dat ik op schriftelijke vragen van de inspecteur heb geantwoord dat de eerste paar dagen redelijk of goed zouden zijn en dat er geen reden was om niet te vertrekken. Ik heb daar verder geen commentaar op. U vraagt of ik mij een beeld had gevormd van de lading en hoe die gesjord en gezekerd was. Dat ik niet beneden in het ruim ben geweest is het enige dat ik mezelf verwijt. Als ik toen had gezien hoe de lading in het ruim gesjord was, had ik daar wel iets over gezegd. Aan dek heb ik dat wel gecontroleerd en dat was allemaal in orde.



Ik heb de weersvoorspellingen bekeken. Tot aan zondagmiddag is de reis prima verlopen. Gelet op de snelheid van het schip is het bijna normaal verlopen. Ik heb de *voyageplanning* gevolgd. Op zondagavond hebben we snelheid en koers aangepast vanwege het slechte weer. We zijn meer naar het noordwesten gegaan en hebben snelheid verminderd.

Via het SPOS-programma aan boord heb ik de weersvoorspellingen opgevraagd. Uitdraaien daarvan laten zien dat de route en de scheepsgegevens daar niet in zijn gezet. Ik weet niet waarom ik dat niet heb gedaan. Volgens SPOS zou het langs de kust iets beter zijn. Ik had eigenlijk gehoopt dat we de storm vooruit zouden zijn, maar door de vertraging in Bremerhaven is dat niet gelukt. Ik vind mezelf niet een expert op de Noorse kust. In mijn achterhoofd speelde de keer dat er daar geen loods was en ik geen toestemming kreeg om daar naar binnen te gaan. Ik had nu wel kunnen navragen of die mogelijkheid er was, maar dat heb ik niet gedaan. Niemand aan boord heeft gezegd zullen we dit wel doen. Ik heb zelf ook niet aan de anderen gevraagd wat ze ervan vonden. Het weer werd steeds slechter. Navtex berichten heb ik gevolgd tijdens de reis. Ik betwist niet dat deze berichten aangaven dat de weersvoorspellingen voor zondag en maandag voor de relevante gebieden South en North Utsire en Viking steeds verslechterden tot GALE 9 en STORM 10.

Ten aanzien van het tweede bezwaar, dat ik eenmaal onderweg met projectlading er niet voor gekozen heb om alsnog binnendoor te gaan of een oppertje te nemen, zeg ik dat ik mij dat achteraf wel en niet kwalijk neem. Als de thrusters goed waren gesjord zou er volgens mij geen schade zijn opgetreden en was er ook geen aanleiding om het slechte weer te vermijden met deze projectlading, ondanks dat dit wel genoemd wordt in CSS code en het Amasus Cargo Securing Manual.

De OVV heeft het ook berekend. In dat rapport komt naar voren dat de berekeningen niet correct waren.



Ik heb wel aan dek gekeken hoe de lading erbij stond, maar niet in het ruim. Dat was een kwestie van vertrouwen. De vorige kapitein zei dat het allemaal in orde was. Ik had het moeten controleren. Ik verwijt dat mezelf.

Het is juist wat in de reisvoorbereiding staat, dat 15 knopen de maximale snelheid is van het schip. Het is ook juist, wat in mijn antwoorden op vragen van de inspecteur staat (pagina 128), dat Amasus al een eta voor de haven na Kolvereid had afgegeven. Ik weet niet meer in welke haven dat was. Ik moest op 5 april in Kolvereid aankomen én in de volgende haven.

Het is mij bekend dat je via de rederij kan aanvragen dat SPOS Meteoconsult weerrouting kan geven. Dat is nog nooit gebeurd. Ik ben bekend met de golfhoogtekaarten in SPOS. Ik weet niet meer of ik ze heb aangeklikt.

Het is mij bekend dat de weersomstandigheden dicht bij de Noorse kust zo zijn dat de golven daar sterker worden. Ik had niet het idee dat dat bij ons van invloed zou zijn.

Ik voelde druk om de eta te halen. U vraagt hoe dit is te rijmen met de opmerking van de mede-eigenaar in Rotterdam dat ik een oppertje kon gaan zoeken als dat nodig was. Ik antwoord dat de operationsafdeling van Amasus die druk oplegt. Die geeft zelf de eta's door, niet de kapitein. Dat is de werkwijze van Amasus. Het is niet de enige keer dat ze dit doen. Ik voelde druk om dat te halen.

De agent van de volgende haven na Kolvereid stuurde me al berichtjes met "wanneer ben je er"? Er werd vanuit Amasus gezegd: "zeg maar dat je er kan zijn en dan lossen we het maandag wel op". Ik weet niet hoe Amasus dat verder regelt.

Het derde bezwaar, dat het bovenstaande ertoe heeft geleid dat alle bemanningsleden het schip hebben verlaten, waarbij zij aan grote risico's zijn blootgesteld, onderschrijf ik.

Het vierde bezwaar onderschrijf ik ook, want het schip en de lading hebben aanzienlijke schade opgelopen.



Wat mijn persoonlijke omstandigheden betreft, antwoord ik dat ik gelukkig gewoon weer vaar als kapitein. Ik ben van boord gekomen met een gebroken rib, een stuk van mijn wervel was afgebroken en ik had gekneusde longen. Het heeft tijd gekost om daar overheen te komen. Ik heb bijna een jaar vanaf het voorval niet gewerkt. Ik kreeg geen aanbiedingen. Financieel heeft me dat een grote slag toegebracht. Van Amasus heb ik niets meer gehoord. Alleen twee tekstberichtjes en de mede-eigenaar heeft mij één keer gebeld. Ik was in dienst via een uitzendbureau. Ik heb geleerd dat ik niet moet vertrouwen op andere mensen. Als ze zeggen dat de lading vast staat, dan loop ik er voortaan nog een keer langs, voorafgaand en tijdens de reis. Ook het weer zal een grotere rol gaan spelen. Ik ben uiterst voorzichtig geworden. Ik voelde mij niet gesteund door de rederij en de bemanning.

- B. Een e-mail van de mede-eigenaar aan ILT van 24 augustus 2021 (bijlage 31 bij het verzoekschrift), waarin de mede-eigenaar schriftelijk antwoord geeft op de vragen van de inspecteur (de antwoorden zijn cursief weergegeven):

Van Amasus heb ik begrepen dat u de kapitein advies heeft gegeven om, vanwege het aankomende slechte weer, een oppertje te zoeken in de Noorse fjorden.

Is bovenstaand correct?

Dat is correct

Was dat gevraagd of ongevraagd advies?

Ongevraagd advies. Om hem er op te wijzen dat die mogelijkheid zeker mag en kan worden gebruikt.

Wat was toen de weersverwachting voor de route, voor zover bij u bekend?

De weerberichten waren toen al slecht voor de Noorse kust, zondag toenemend en maandag, dinsdag en woensdag storm.



- C. Een e-mail van de mede-eigenaar aan ILT van 19 november 2021 (bijlage 31 bij het verzoekschrift), waarin de mede-eigenaar schriftelijk antwoord geeft op de vragen van de inspecteur (de antwoorden zijn cursief weergegeven):

Welke routes kent u “binnendoor” relevant voor deze reis naar Kolvereid?

Het is mogelijk om bij Feistein (Tananger) de loods op te pakken om binnendoor verder te varen. Dan is het verder noordelijk bijna elke 60–80 mijl verder mogelijk om een loods op te pakken. (..) Dus in principe kon het schip op max 15 mijl na helemaal binnendoor naar Kolvereid.

Gaan de Noorse autoriteiten akkoord om een oppertje te zoeken en in de luwte van een fjord te schuilen voor slecht weer (uw ervaring)?

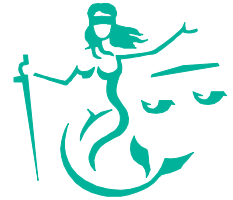
De Noren gaan altijd akkoord als je naar binnen wilt met slecht weer en het is altijd mogelijk. Ze laten je naar binnen varen en eventueel binnen wachten op de loods als die niet gelijk beschikbaar is.

- D. De Amasus Shipping Heavy Lift and project cargo manual (bijlage 23 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

Page 69: The master should plan the voyage so as to avoid potential severe weather and sea conditions. To this effect, weather reports, weather facsimiles or weather routing services/ programs (e.g. SPOS) should be used.

(..)

The lashings are not designed to provide a means of securing against imprudent ship handling in heavy weather. There can be no substitute for good seamanship.



Page 73: If very heavy weather is expected, appropriate operational measures, such as delaying sailing or altering course or speed, should be taken to minimize the forces.

- E. Een e-mail van Amasus Shipping aan ILT van 27 januari 2022 (bijlage 43 bij het verzoekschrift), waarin de heer B. v. B. schriftelijk antwoord geeft op de vragen van de Inspecteur (de antwoorden zijn cursief weergegeven):

Welke ballasttanks zijn er door dit ongeval beschadigd geraakt?

- *Ballast tank R221 SB*
- *Ballast tank R214 PS*

Welke ballastwater tanks zijn ook lek geraakt?

Beide bovengenoemde tanks

Welke schade was er nog meer?

- *Kraan arm, deze is gesneuveld bij het overboord gaan van het vissersschip*
- *Deuken en krassen*
- *Schade aan lading in het onderruim*
- *Schade aan deklading door het schuiven van de vissersboot.*

Overwegingen

Het Tuchtcollege acht het eerste bezwaar ongegrond.

Dat betrokkene besloot te vertrekken uit Bremerhaven was niet onlogisch, het weer voor de eerste dagen was redelijk goed. Hij had wel zijn voyageplanning moeten aanpassen. Hij had een andere route moeten nemen of een schuilplaats in Jutland of Zuid Noorwegen moeten zoeken, wetende dat ze over 2 dagen zeer slecht weer in zouden gaan.

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



De Eemslift Hendrika kwam in steeds slechter weer terecht. NAVTEX gaf voor de relevante gebieden aan: GALE 9 en STORM 10. Betrokkene heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de route en de scheepsgegevens in een SPOS-programma te zetten. Hij weet evenmin of hij de golfhoogte-kaarten heeft aangeklikt. Het was hem bekend dat de weersomstandigheden dicht bij de Noorse kust zo zijn dat de golven daar sterker worden. Desondanks heeft hij er zonder overleg met de eerste stuurman en superintendant voor gekozen om niet binnendoor in de fjorden te varen. Hij was nota bene onderweg met project- en deklading waarvan hij zich onvoldoende had vergewist hoe de sjorring daarvan was. Het Tuchtcollege acht het onbegrijpelijk dat hij ondanks de Navtex berichten toch nog dacht voor de storm uit in Kolvereid te kunnen zijn. Betrokkene had verschillende mogelijkheden om een oppertje te zoeken, ook nog op een later moment. Dat betrokkene druk vanuit de rederij voelde is niet te begrijpen. Hij bevestigde ter zitting immers dat de mede-eigenaar hem had geadviseerd om vanwege de zeer slechte weersvoorspelling binnendoor te gaan. Dit alles heeft niet alleen geleid tot aanzienlijke materiële schade maar ook de bemanningsleden (die het schip in de storm met een helikopter hebben moeten verlaten) zijn aan grote risico's blootgesteld. 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.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene zeer ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein. Hoewel het eerste bezwaar ongegrond is kan niet volstaan worden met de door de Inspecteur gevorderde maatregel. Zoals hiervoor overwogen heeft betrokkene immers volstrekt onnodig grote risico's genomen. Bovendien heeft hij maar beperkt lering uit het voorval getrokken. Weliswaar verklaart hij voortaan voorzichtiger te zullen handelen maar hij ziet niet in dat hij als



kapitein niet volledig op eigen kompas moet varen maar ook actief naar de mening van andere officieren dient te vragen. In dit geval had de rederij hem zelfs geadviseerd om een veilige route te nemen.

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

In de omstandigheid dat betrokkene ook zelf letsel heeft opgelopen en hij lange tijd niet heeft kunnen varen ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

6. Aanbevelingen voor de praktijk

Het Tuchtcollege verwijst naar het door de Onderzoeksraad voor Veiligheid uitgebrachte rapport van 5 april 2021: “Noodsituatie na schuivende lading. Lessen uit het voorval met de Eemslift Hendrika”.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde eerste bezwaar ongegrond;
- verklaart de overige tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 8 (acht) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing 2 (twee) weken niet ten uitvoer zullen 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 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 na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, T.W. Kanders, A. Aalewijnse, J.J. Spaan en S.W. Postma leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 23 december 2022

P.C. Santema
voorzitter

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.