



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
18 JUNI 2025 (NR. 2 VAN 2025) IN DE ZAAK 2025.V1 –EEMS WARRIOR**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

G. K.,

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 17 maart 2025 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft een senior inspecteur van ILT/Scheepvaart voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling van een bezwaar tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Eems Warrior.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met 59 bijlagen) onder mededeling dat hij 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 7 mei 2025 om 10.30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 7 mei 2025. Voor verzoeker is de inspecteur ter zitting verschenen, vergezeld van een collega.

Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit Roemenië aan de zitting deelgenomen. Hij is gehoord met bijstand van een in de zittingszaal aanwezige tolk Oekraïens–Nederlands.

2. De aanleiding

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

Op 18 december 2024 was de sleepboot Eems Warrior als losse boot op weg van Eemshaven naar 's-Gravendeel. Daar zou zij een ponton ophalen. De betrokkene kwam vóór het passeren van de pieren bij Hoek van Holland in de stuurhut en nam de wacht over van de chieff officer, die in de stuurhut bleef. De vaart was 9 knopen. Er was geen loods aan boord, het was als losse boot en vanwege de lengte van de Eems Warrior niet verplicht om een loods aan boord te hebben. Voordat de Eems Warrior uit VTS-sector Maassluis voer, tussen Maassluis en de Botlek, verliet betrokkene de stuurhut om naar het toilet te gaan. De chieff officer had nu de wacht en hij draaide een paar minuten later van het Scheur de Oude Maas op. Al snel passeerde hij daar de gesloten Botlekbrug waarbij de mast van de Eems Warrior de onderkant van die brug raakte. Een paar minuten later gebeurde hetzelfde, nu bij de gesloten Spijkenisserbrug, terwijl de betrokkene intussen weer in de stuurhut was.

De Eems Warrior (IMO nummer 9213674) is een Nederlandse sleepboot. Het schip behoort tot de vloot van Amasus Shipping B.V. te Delfzijl en is eigendom van Warrior B.V. te Farmsum. Het schip is in het jaar 2004 gebouwd, is 35,3 meter lang en 8,8 meter breed. Het schip heeft een bruto tonnage van 322. Ten tijde van het ongeval waren er 7 bemanningsleden aan boord.



3. De bezwaren van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein heeft 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 de betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. De betrokkene wist niet wat de air draft van de Eems Warrior was.
2. De betrokkene wist niet wat de doorvaarthoogte van de gesloten Botlekbrug en van de gesloten Spijkenisserbrug was.
3. Het passeren van de Botlekbrug en Spijkenisserbrug in gesloten of open toestand is niet besproken met de chief officer, die vóór het passeren van de eerste brug de OOW werd omdat de betrokkene even naar het toilet ging.
4. De betrokkene heeft het voyageplan goedgekeurd waarin de passage van de Botlekbrug en van de Spijkenisserbrug in gesloten of open toestand niet beschreven stond.
5. Er waren geen voorgeschreven Nautical Pilots voor de reis aan boord.
6. Mede door de bezwaren 1 tot en met 4 heeft de Eems Warrior met haar navigatiemast beide bruggen geraakt.

3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift:

Schepenbesluit 2004

artikel 61.1 – De kapitein van elk schip waarmee een reis wordt ondernomen, draagt er zorg voor dat voorafgaande aan de reis en gedurende de reis de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

SOLAS V Regulation 34 – Safe navigation and avoidance of dangerous situations



1 Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization*.

**Refer to the Guidelines for Voyage Planning, adopted by the Organization by resolution A.893(21).*

SOLAS Resolution A.893(21) Guidelines for voyage planning

3 Planning

- 3.1 On the basis of the fullest possible appraisal, a detailed voyage or passage plan should be prepared which should cover the entire voyage or passage from berth to berth [...]

STCW Code Part A, Chapter VIII, Section A-VIII/2, Part 2: Voyage planning

- 3 The intended voyage shall be planned in advance, taking into consideration all pertinent information, and any course laid down shall be checked before the voyage commences.
- 5 Prior to each voyage, the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.

Resolution A.601 (15) PROVISIONS AND DISPLAY OF MANOEUVRING INFORMATION ON BOARD SHIPS

3 MANOEUVRING INFORMATION

3.1 Pilot card (appendix 1)

The pilot card, to be filled in by the master, is intended to provide information to the pilot on boarding the ship. This information should describe the current condition of the ship, with regard to its loading, propulsion and manoeuvring equipment, and other relevant equipment. The



contents of the pilot card are available for use without the necessity of conducting special manoeuvring trials.

3.2 Wheelhouse poster (appendix 2) (*noot inspecteur: vanwege aard en afmetingen schip, niet verplicht voor Eems Warrior*)

The wheelhouse poster should be permanently displayed in the wheelhouse. It should contain general particulars and detailed information describing the manoeuvring characteristics of the ship, and be of such a size to ensure ease of use. The manoeuvring performance of the ship may differ from that shown on the poster due to environmental, hull and loading conditions.

Binnenvaartpolitiereglement artikel 1.04 voorzorgsmaatregelen

De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goede zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat:

- a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- c. de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

3.3 De inspecteur heeft gevraagd een uitspraak te doen in het belang van de beroepsgroep. Vanwege onderstaande redenen heeft hij geen maatregel geëist tegen betrokkene:

1. Door het Openbaar Ministerie werd de betrokkene verdacht van het plegen van een strafbaar feit op 18-12-2024, namelijk de overtreding van artikel 1.04 sub b van het Binnenvaartpolitiereglement. Volgens de officier van Justitie was er wettig en overtuigend bewijs dat de verdachte (betrokkene) het strafbare feit had gepleegd. De betrokkene



kreeg een transactievoorstel van de Officier van Justitie van € 609, -. Hij heeft dat betaald uit eigen zak en krijgt dat niet terug van de rederij.

2. Ne-bis-in-idem, dubbele vervolging op basis van dezelfde feitelijke omstandigheden kan niet.

3.4 Op de zitting heeft de inspecteur aan het Tuchtcollege gevraagd of hij juist heeft gehandeld door geen maatregel te eisen omdat de betrokkene voor hetzelfde feitencomplex reeds een transactie heeft betaald.

3.5 Het Tuchtcollege zal in deze uitspraak onder 5. Het oordeel van het Tuchtcollege en de subkop: de tuchtmaatregel op deze vraag ingaan.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – de bezwaren van de inspecteur erkend. Door de slechte weersomstandigheden en de haast die geboden was om het ponton op te halen had betrokkene besloten de doorvaart te versnellen. Omdat hijzelf meerdere malen deze route via de Oude Maas had gevaren vertrouwde hij op zijn ervaring. Voordat hij de stuurhut verliet voor het toiletbezoek heeft hij niet met de first officer besproken dat de bruggen geopend dienden te worden. Hij is bereid alle verantwoordelijkheid op zich te nemen.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Het bewijs

Bij de beoordeling van het door de inspecteur tegen het handelen/nalaten van betrokkene aangevoerde bezwaar neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

- A. De verklaring van betrokkene op de zitting, voor zover relevant, zakelijk en samengevat weergegeven:



“Op 18 december 2024 was de Eems Warrior op weg van Eemshaven naar 's-Gravendeel. Ik had aangegeven dat ik geroepen moest worden voordat wij het kanaal ingingen. Zoals de *second officer* al heeft aangegeven wilden wij vanwege de weersomstandigheden versnellen en schuilen voor de storm. Die aanwijzing heb ik achtergelaten voor de *first officer*.

Tevoren heb ik het *voyage plan* goedgekeurd en ik voel me daar volledig verantwoordelijk voor. U kunt wel stellen dat ik daar niet secuur naar heb gekeken. Ik heb te veel gerekend op mijn kennis en eerdere ervaringen, want daar hadden we al eerder gevaren. En wij waren ons aan het haasten. We werden ook een beetje aangespoord door de klant die heel graag wilde dat wij het ponton zo snel mogelijk ophaalden. En bovendien haalde ik informatie uit de *ECDIS* en volgens de *ECDIS* stonden de bruggen open als ik het goed heb begrepen.

Ik wist dat wij bruggen zouden moeten passeren. Ik wist dat die bruggen geopend konden worden. Ik wist dat de *request*, dus een verzoek om de brug te openen, bijtijds gedaan moest worden. En ik wist dat er ook informatie beschikbaar was over de getijden.

Ik wist dat de *request*, ingediend kon worden via VHF en dat de bruggen open zouden gaan.

Ik miste officiële informatie over de *air draft*. Ik heb aan de tweede officier gevraagd om royaal te rekenen. Daar kwam het getal 25 meter in het *voyage plan* vandaan. De enige andere optie was voor mij met een liniaal te meten. Ik heb niet bij de rederij om officiële gegevens gevraagd. In deze kwestie was het mondeling besproken met de superintendent. Ik weet dat deze boot recent door de rederij was aangeschaft en dat deze stukken aan boord misten. De enige bronnen waar ik informatie uit kon halen was internet of de tekeningen aan boord. Maar aan boord waren geen stukken waaruit deze gegevens bleken.

Ik ben niet gewaarschuwd dat er geen *nautical pilots* aanwezig waren. Ik had dat moeten nagaan.

Omdat we daar al eerder hadden gevaren en omdat een van de bruggen veertien meter was en de andere dertien meter, ging ik ervan uit dat de brugbedienden zelf zouden vragen of ze de brug moesten openen. Meestal



werkt dat zo. Wij zouden het van onze kant ook kunnen verzoeken, want normaal gesproken zien de operators van de bruggen dat wij er aan komen en vragen via VHF aan ons de *air draft*.

Er was nog een tekortkoming van mijn kant. Door de haast en het slechte weer heb ik dit allemaal niet besproken met de *first officer* en dat was mijn schuld.

Zoals ik al zei was ik beneden op het moment van de aanvaring. Ik was niet in de stuurhut aanwezig, maar ik heb wel degelijk de klap gehoord. Ik heb geprobeerd zo snel mogelijk naar de stuurhut te gaan. Toen ik daar aankwam was de snelheid best hoog en wij hadden de stroom mee. Het eerste wat ik heb geprobeerd is om zo snel mogelijk de snelheid te verlagen. Dat is gelukt tot drie knopen. Uiteindelijk hebben wij niet kunnen voorkomen dat ook de tweede brug werd geraakt. Deze brug hebben we zachter geraakt, gekrast. Er was meer schade aan onze navigatiemast dan aan de brug. Daarna zijn we gaan kijken wat de gevolgen waren en of er slachtoffers waren.”

B. In een als bijlage 26 gevoegd Event Report van Amasus is op bladzijde 83 en 84 het volgende vermeld:

“Root cause analysis:

Based on the (separate) Statements of the Master and Chief Officer and questioning from the QHSE Manager, the reason why the mast touched the two bridges can be defined out of two important facts;

1. The height of the bridges was unknown by the Master, Chief Officer and Second Officer (hereafter called Crew).
2. The air draught of the tug was unknown by Crew.

First point:

The Crew has mentioned during the interview towards the QHSE Manager, there was no information available regarding the heights of the bridges, located on the “Oude Maas”.

However, the information regarding bridge heights can be found:



- in the Nautical Pilot of the designated area.
- in the ECDIS.
- can be requested via VHF or telephone communication to the designated bridge or local VTS.
- can even be found on internet.

But not any action was taken to gather this information prior departure from previous port, or during the passage inbound as the Crew assumed that the height should be fine as they had passed the Oude Maas several times before without issues. Therefore, the speed was kept on 9 knots as it was assumed as safe speed due to no expected limitations.

During inspection (the next day) by QHSE Manager it was noticed that not any Nautical Pilots were onboard, as none of the Crewmembers could explain the location of the booklets and/or why they were absent.

For the good sake order; Nautical Pilots should be onboard of each vessel. They are digital supplied from the Office.

On the ECDIS, by means of the information tool, the vertical clearance was stated in bridge open and close condition (both bridges were able to open upon request). Heights are depending on water level (tidal level).

By means of VHF communication the VTS has asked the tug if a bridge opening was required, but has been rejected by the Chief Officer as he stated that there was clearance enough to pass safely.

On the question from the QHSE Manager “why no Nautical Pilots were available and why they were absent”, no answer could be given.

Second point:

The Crew has mentioned that they was not sure about the air draught of the tug as it was not written anywhere onboard.

The air draught, or better said the dimensions of the vessel could be measured by the ships drawing (e.g. General Arrangement Plan) which is



available onboard. Also those dimensions could be measured by the Crew them self by means of measuring tape (the practical way) to get at least a close indication of the height.

If the total height of the tug is known (top of mast to keel), and deduct the draft of the vessel, the air draught can be calculated as it also has to be mentioned on the voyage plan.

This is not been investigated by the Crew, nor any doubts were reported towards the Office.

Referring to the follow SMS procedures;

- SMS.P2.1070 – Charts and Nautical Publications.
- SMS.P2.1010 – Voyage Planning.
- SMS.P4.0110 – IMO resolution A.893(21)
- SMS.P2.1050 – Pre-departure and pre-arrival.
- SMS.P2.1060 – Pilotage.
- SMS.P3.0150 – Pre-arrival checklist – Bridge

Based on above mentioned, and all the available information onboard, the conclusion is that the Crew did not perform a proper Voyage Planning due to the fact that important factors were not known, while sufficient information was onboard available. Factors like reporting channels of bridges, height limits during the passage, sufficient tidal information, own air draught.

Also is has not been reported to the Office that Nautical Pilots were absent (which should be available all time) and height of the vessel was in doubt. Herefore it is concluded that the Crew did not followed the SMS procedures (referring to the above mentioned procedures) as it is been requested and required by the Company.”

De overwegingen

Op grond van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat alle door de Inspecteur genoemde bezwaren gegrond zijn. Het schip, waarvan de air draft te hoog



was, is tegen de twee bruggen gevaren. De reisvoorbereiding was gemaakt door de 2^{de} stuurman. Betrokkene, die de kapitein van de Eems Warrior was, had deze reisvoorbereiding voor akkoord getekend zonder er goed naar te kijken. Toen is niet opgemerkt dat niet vermeld stond dat de Botlekbrug en de Spijkenisserbrug geopend dienden te worden. Omdat betrokkene niet wist wat de air draft van de Eems Warrior was en wat de doorvaarthoogten van de bruggen waren en hij afging op zijn eerdere ervaringen op die route is er een onveilige situatie ontstaan, toen betrokkene naar het toilet vertrok zonder de chieft officer te informeren over het openen van de bruggen. Meteen na de eerste aanvaring had betrokkene er meer aan moeten doen om het schip tot stilstand te laten komen, zodat de aanvaring met de tweede brug voorkomen had kunnen worden.

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop levert een 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, het milieu en het scheepvaartverkeer.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig tekort is geschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met de aanvaringen van de bruggen als gevolg. Gelukkig bleef het bij materiële schade en is er geen persoonlijk letsel ontstaan. Betrokkene heeft al een transactievoorstel van het Openbaar Ministerie van 609 euro betaald. De inspecteur is van mening dat het hem op grond van het zogenaamde “ne bis in idem”-beginsel niet vrijstond om in deze tuchtrechtelijke procedure nog het opleggen van een maatregel te eisen omdat het in de strafzaak om hetzelfde feitencomplex ging.

Het Tuchtcollege is het op zichzelf met de inspecteur eens dat het in deze tuchtzaak om hetzelfde feitencomplex gaat, te weten – kort gezegd –het handelen in strijd met goede zeemanschap op 18 december 2024 met



schade aan de Botlekbrug en Spijkenisserbrug tot gevolg. Zelfs de normschending: artikel 1.04 sub b van het Binnenvaartpolitiereglement is goed te vergelijken met de norm van goed zeemanschap van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet. Desondanks is het Tuchtcollege van oordeel dat hier geen sprake is van schending van het “ne bis in idem”-beginsel. Dit beginsel is neergelegd in artikel 68 van het Wetboek van Strafrecht. Een strafprocedure heeft een ander doel dan een tuchtrechtelijke procedure. Het strafrecht is punitief georiënteerd en het tuchtrecht heeft primair het doel de kwaliteit van de beroepsgroep te bewaken.¹ De inspecteur vroeg het Tuchtcollege ook uitdrukkelijk om een uitspraak te doen in het belang van de beroepsgroep.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen zou in dit specifieke geval naar het oordeel van het Tuchtcollege alleszins aanleiding bestaan om het kwalijke van de gedragingen bij de beroepsgroep onder de aandacht te brengen en wijst het Tuchtcollege erop dat naast de betaalde transacties ook dit consequenties behoort te hebben voor de vaarbevoegdheid (een (deels voorwaardelijke) schorsing). Het Tuchtcollege ziet hier in dit geval vanaf, omdat de inspecteur in het verzoekschrift geen maatregel had geëist en tijdens de zitting niet met de betrokkene is besproken dat het Tuchtcollege hier op zichzelf niet aan is gebonden. Hierdoor is immers bij de betrokkene de verwachting gewekt dat de vervolging bij het Tuchtcollege niet tot het opleggen van een maatregel zou leiden.

Terugkomend op de vraag van de inspecteur. Ondanks de betaalde geldboete had de inspecteur ook in deze tuchtzaak voor hetzelfde feitencomplex een maatregel kunnen eisen omdat een tuchtzaak een ander doel dient dan een strafzaak. Overigens geldt dat indien er wel sprake zou zijn geweest van schending van het “ne bis in idem”- beginsel, de voorzitter van het Tuchtcollege de inspecteur direct na ontvangst van het verzoekschrift

¹ M.F.J.N. van Osch, Handboek tuchtrecht, 2022, p.396–397



kennelijk niet-ontvankelijk had kunnen verklaren in zijn verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling (artikel 55j Wet Zeevarenden).

6. Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende punten onder de aandacht te brengen:

1. Het verdient aanbeveling dat rederijen in hun standaardformulieren voor de reisvoorbereiding (voyage plan) in een apart kader vragen over de getijden opnemen voor het veilig onderdoor kunnen varen van bruggen;
2. Er dient een heldere instructie te zijn dat elk voyage plan door alle wachtsofficieren dient te worden ondertekend als bewijs dat ze ermee bekend zijn.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt aan betrokkene geen maatregel op.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, H.H. Pannekoek en P.H.G. Schonenberg, leden, in aanwezigheid van mr. F. Pietersma-Smit als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 18 juni 2025.

P.C Santema
voorzitter

F. Pietersma-Smit
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.