



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
18 JUNI 2025 (NR. 3 VAN 2025) IN DE ZAAK 2025.V2-EEMS WARRIOR**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

V. S.,

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 eerste stuurman 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 Moldavië 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 had de zeewacht tijdens het aanlopen van de Maasmond. De kapitein kwam vóór het passeren van de pieren bij Hoek van Holland in de stuurhut en nam de wacht over van de betrokkene, 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 de kapitein de stuurhut om naar het toilet te gaan. De betrokkene 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 kapitein 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 eerste stuurman 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 door betrokkene niet besproken met de kapitein, die vóór het passeren van de eerste brug nog even naar het toilet ging.
4. De betrokkene heeft vóór het passeren van de eerste brug tegen de VTS-operator gezegd dat hij voldoende ruimte had toen de VTS-operator aan betrokkene vroeg of de Eems Warrior met haar air draft onder de gesloten Botlekbrug door kon varen.
5. 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:

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 een geldboete van 600 euro tegen betrokkene geëist. Daarbij heeft de inspecteur aangegeven dat als het Tuchtcollege mocht besluiten om vanwege de persoonlijke omstandigheden van de betrokkene van dat bedrag een deel voorwaardelijk te doen of te verminderen, dat hij daarmee akkoord gaat.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – de juistheid van de bezwaren van de inspecteur niet betwist. Voor betrokkene was het de eerste keer dat hij zich op deze vaarroute bevond. Hij vertrouwde op de ervaring van de kapitein, die



de route goed kende, en ging ervan uit dat het schip zonder problemen onder de bruggen door zou kunnen varen.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 De bewijsmiddelen

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:

“Ik bleef op de brug van de Eems Warrior, omdat mijn wacht op 18 december 2024 duurde tot 8 uur 's morgens. De kapitein nam de navigatie over, omdat we de binnenwateren op gingen. Bij smalle doorvaartroutes gaat de verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid over op de kapitein. Voor alle handelingen die ik verrichtte moest ik toestemming vragen van de kapitein.

Toen de kapitein naar het toilet ging hebben wij niet expliciet over de te volgen route en het passeren van bruggen gesproken. Van de kapitein had ik begrepen dat hij vaker deze route had gevaren en dat er toen geen problemen waren ontstaan bij de bruggen. Bruggen gaan open als dat nodig is. Ik heb mij niet verdiept in het *voyage plan*. De tweede officier was ervaren en de kapitein ook, dus ik liet dat aan hen over.

Vlak voor wij bij de Botlekbrug en de Spijkenisserbrug waren ging de kapitein naar het toilet. Door de ervaringen van de kapitein in het verleden op deze vaarroute gingen we ervan uit dat de doorvaart onbelemmerd zou kunnen plaatsvinden.

Toen de kapitein naar het toilet ging stuurde ik de boot richting de bruggen. Ik heb mij niet verdiept in de doorvaarthoogtes. Omdat wij van de ene zone naar de andere gingen werd de informatie doorgegeven aan de *VTS-controller*. Aan de hand daarvan heb ik begrepen dat wij zonder obstakels konden doorvaren. Er was geen informatie beschikbaar aan boord over de *air*



draft. We hebben de *air draft* ruim geschat op 25 meter. Ik weet niet meer waar de 15,2 meter uit mijn eerdere verklaringen vandaan komt. Het is vijf maanden geleden. Ik weet ook niet meer of ik aan de *VTS-controller* heb gemeld dat ik genoeg ruimte had om de bruggen te passeren zonder ze te openen. Ik ging uit van de informatie die ik met de kapitein had besproken. U houdt mij voor wat ik eerder tegen *Port State Control* verklaarde. Het zou best kunnen zijn dat ik in het gesprek met de *VTS-controller* heb doorgegeven dat wij bij het passeren van de bruggen geen problemen zouden ondervinden.

Toen de kapitein naar het toilet ging voeren wij op handbesturing. Ik stuurde zelf de Oude Maas op. Bij het passeren van de bruggen voeren wij ook op handbesturing. Ik vond het niet moeilijk om de handbesturing en de navigatie te doen. Ik heb daar niet over geklaagd bij de kapitein. Ik ging ervan uit dat hij maar een paar minuten weg zou zijn”.

B. In een als bijlage 15 bij het verzoekschrift gevoegde FSC, Eems Warrior questionnaire van 18 december 2024 – opgemaakt door twee inspecteurs van ILT – is onder punt 2 als hun bevinding het volgende te lezen:

“Morning time 0900, 17th December 2024, we departed Eemshaven. At 0500 on the 18th 12 2024 we passes breakwaters, Maas pilot was contacted and they confirmed that we can proceed without pilot. Nobody asked the air draught or air draught. Captain came to bridge 0500. We reported to all reporting points as per voyage planning. Again nobody asked about our air draught. Just before passing Botlekbrug Captain needed to use the toilet. Before going to the toilet the Captain checked if everything is clear and good. I replied Captain all is good. I made the required turn to SB to pass under the Botlekbrug. I contacted the VTS, the VTS controller asked if we have enough air draft to pass under the Botlekbrug and I implied I have enough. I did this by visual check. The visual check was done during nighttime, dark hours. Nobody informed me about the water height or air draft restrictions. I passed underneath the Botlekbrug at a speed of 9 kts. At 06.53 we touched the underside of the Botlekbrug with our mast. At around 30 seconds, maximum one minute the captain was back on the bridge. We reduced speed



immediately and then we are passing the Spijkenissbrug very quickly after passing the Botlekbrug. Again we touched the bridge, being Spijkenissburg, with the mast at 0700hrs.”.

C. In een als bijlage 26 gevoegd Event Report van Amasus op bladzijde 83 en 84 is 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.”

5.2 Overwegingen

Op grond van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat de elementen 1, 2, 4 en 5 van het bezwaar gegrond zijn. Betrokkene had zich moeten realiseren dat hij de wacht had. De Botlekbrug heeft vier openingen waar je onderdoor kunt varen. Zonder reisvoorbereiding had betrokkene zich op zijn minst moeten afvragen welke van de vier openingen hij moest nemen. Betrokkene had in ieder geval vaart moeten minderen of aan VTS moeten vragen wat de doorvaarthoogte was. De doorvaarthoogte van de Botlekbrug had ook nog afgelezen kunnen worden op de hoogteschaal op de brug.

Er was ook al een eerdere hoogteschaal waarschuwing. Betrokkene had de aanvaringen kunnen voorkomen als hij op de hoogte was geweest van de air draft en de doorvaarthoogte van het schip.

Het derde element van het bezwaar is ongegrond. De kapitein kwam vóór het passeren van de pieren bij Hoek van Holland in de stuurhut, omdat ze de binnenwateren naderden en nam de wacht over van betrokkene, die in de stuurhut bleef. De kapitein, die verantwoordelijk was, zette betrokkene voor



het blok door hem het stuur over te laten nemen vlak voordat zij de bruggen naderden, omdat hij naar het toilet moest. De kapitein kende immers de vaarroute en had daar ervaring, in tegenstelling tot de betrokkene. De kapitein had voordat hij de stuurhut ging verlaten betrokkene moeten informeren over het openen van de bruggen en het was niet aan hem om dat aan de kapitein te vragen.

De bewezen geachte gedragingen vormen een handelen en nalaten in strijd met de zorg die betrokkene als goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

5.3 De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als eerste stuurman, met een aanvaring van twee bruggen tot gevolg.

Omdat het derde element van het bezwaar ongegrond is en gezien de persoonlijke omstandigheden van betrokkene (in verband met familieomstandigheden moest betrokkene terug naar huis, hij heeft geen inkomsten en het is aannemelijk dat door de aanvaringen zijn contract bij de reder niet is verlengd) acht het Tuchtcollege een lagere geldboete passend dan geëist door de inspecteur.

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 zij ermee bekend zijn.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het derde element van het bezwaar ongegrond;
- verklaart voor het overige het bezwaar gegrond;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 200 euro, met bepaling dat deze geldboete dient te worden betaald binnen drie maanden na heden.

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 op de 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.