



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
18 JUNI 2025 (NR. 4 VAN 2025) IN DE ZAAK 2025.V3-EEMS WARRIOR**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

D. C.,

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 tweede 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 Oekraïne 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 kapitein 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 de kapitein 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 kapitein intussen weer in de stuurhut was. De betrokkene heeft voor deze reis het voyage plan opgesteld.

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 tweede 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. De betrokkene heeft in het door hem gemaakte voyageplan niet beschreven dat bij de passage van de Botlekbrug en van de Spijkenisserbrug, de bruggen geopend moesten zijn.
4. Er waren geen voorgeschreven Nautical Pilots voor de reis aan boord.
5. Mede door de bezwaren 1 tot en met 3 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 bezwaren van de inspecteur erkend. Hij heeft het voyage plan opgesteld en was daarbij niet op de hoogte van de actuele air draft en de doorvaarthoogten. Ten tijde van de aanvaring tegen de bruggen lag hij te slapen en heeft niets gemerkt.

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 inhoudend, samengevat en zakelijk weergegeven:

“Toen de Eems Warrior op 18 december 2014 tegen de bruggen voer lag ik de slapen. Ik heb niets gehoord.

Ik heb toen we nog in de Eemshaven lagen het *voyage plan* opgesteld. Ik had de route naar 's-Gravendeel nog niet eerder gevaren. Bij het maken van het *voyage plan* heb ik gebruik gemaakt van alle digitale hulpmiddelen die aan boord aanwezig waren waaronder *ECDIS*. Op de kaart was te zien dat we onderweg meerdere bruggen zouden passeren. Ik heb niet in het *voyage plan* meegenomen of de bruggen geopend dienden te worden of niet. Volgens de berekeningen van de *air draft* konden wij de bruggen gesloten passeren. Wij hadden niet de beschikking over actuele informatie over de *air draft*. Wij haalden de informatie uit oude nautische kaarten en *voyage plannen*. Ik weet niet meer uit mijn hoofd of ik in het *voyage plan* een *air draft* van 25 meter heb opgenomen. Ik weet ook niet meer of het getal 18,3 meter *expected minimal overhead clearance* is opgenomen. Wij nemen voor de berekening de hoogte van de brug en trekken de *air draft* daarvan af. Wij wisten niet dat de bruggen geopend moesten worden. Ik weet niet meer van wie ik dat gehoord had, maar iemand had tegen mij gezegd dat dit schip al eerder onder deze bruggen was doorgevaren zonder dat de bruggen geopend waren.

Als ik mij goed kan herinneren werden we bij de overdracht ervan op de hoogte gesteld dat de rederij wist dat er geen *Nautical pilots* aan boord waren.

Je zou de conclusie kunnen trekken dat doordat ik niet op de hoogte was van de correcte *air draft* en doorvaarthoogte en dat in het *voyage plan* niet was opgenomen dat de bruggen geopend moesten worden en er geen *Nautical pilots* aan boord waren dat daardoor het schip tegen de twee bruggen is gevaren.



Ik denk dat ik in het *voyage plan* geen aandacht heb geschonken aan het getijdeverschil bij de bruggen. Er was in het *voyage plan* ook geen invulstrook waarin je iets kon invullen over een getijdeberekening.

Door het slechte weer hadden we onze snelheid verhoogd. Wij kwamen eerder bij de bruggen dan we aanvankelijk gepland hadden.

In het *voyage plan* is niet opgenomen op welke plaatsen je via borden op de kant wordt gewaarschuwd voor de doorvaarthoogten. Dit is wel te zien in de *ECDIS*.

In de Eemshaven hebben we de diepgang bepaald op 4,2 meter. Wij gingen ervan uit dat bij zo'n type sleepboot de diepgang een constant gegeven is. Het getal van 25 meter dat ik eerder noemde was volgens mij niet de *air draft* maar de hoogte van het schip.

Om 4.00 uur 's nachts heb ik de wacht overgedragen aan de *chief officer*. Het staat mij niet meer bij of ik toen specifieke instructies met hem besproken heb”.

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 8 als hun bevinding het volgende te lezen:

“There is no official record of air draught. This is taken from the GA. Captains answer: There is no actual data for the air draught anywhere in the vessel. Data is retrieved from GA plan. Assumption is made by the Captain that the air draught is 15 mtrs. On the voyage planning the air draught is 25 mtrs”.

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.”

D. In een als bijlage 29 gevoegd e-mailbericht met vragen van ILT en antwoorden van Amasus ILT (cursief) is het volgende te lezen:

“Het lijkt er op dat de 2^e stuurman de voyage planning heeft gemaakt, de kapitein heeft die goedgekeurd. En de Chief officer had er geen opmerkingen op. Zie ik dat zo correct?

Dat is correct”.

5.2 Overwegingen

In zijn functie van 2^{de} stuurman heeft betrokkene de reisvoorbereiding verzorgd. Omdat de air draft en de doorvaarthoogten niet bekend waren, is gemist dat de bruggen geopend dienden te worden en is dat niet in het voyage plan opgenomen. Betrokkene is zeer gemakzuchtig te werk gegaan. De eerste drie onderdelen van het bezwaar zijn gegrond.

Wat betreft de Nautical pilots was de bemanning volgens betrokkene door de rederij op de hoogte gesteld dat er geen Nautical pilots aan boord aanwezig waren. Uit het rapport van de rederij blijkt dit niet. Hoe dan ook oordeelt het Tuchtcollege dat van betrokkene als tweede officier in deze geen nadere actie verlangd mocht worden. Het vierde element van het bezwaar is daarom ongegrond.

Tot slot is ook het vijfde bezwaar gegrond. Betrokkene heeft ter zitting erkend dat mede voor bezwaren 1 tot en met 3 de Eems Warrior met haar navigatiemast beide bruggen heeft geraakt.

5.3 De tuchtmaatregel

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



Gezien de ernst van de gebleken gedragingen, hierbij rekening houdend met de persoonlijke omstandigheden van betrokkene (zit aan het front in Oekraïne, heeft zeer geringe inkomsten en het is aannemelijk dat door de aanvaringen zijn contract bij de reder niet is verlengd) acht het Tuchtcollege een berisping op zijn plaats.

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 vierde onderdeel van het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar ongegrond en de andere onderdelen gegrond;
- legt aan betrokkene de maatregel van berisping 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 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.