



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
22 AUGUSTUS 2025 (NR. 5 VAN 2025) IN DE ZAAK 2025.V4-VB SEAL**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

J.A. R.,

betrokkene,

raadsman: mr. M. Verhagen.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 10 april 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 VB Seal.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen, waaronder videobijlagen) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is op 23 mei 2025 een verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 11 juli 2025 om 10.00 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 11 juli 2025. Voor verzoeker is ter zitting verschenen de inspecteur vergezeld van een collega senior inspecteur.

Betrokkene is op de zitting verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

2. De aanleiding

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

Op zondagnacht, 23 februari 2025, voer de havensleepboot VB Seal vanuit het Beerkanaal langs de “groene” kant richting de “Maas 5” boei. Het was mistig en de snelheid van de VB Seal was ongeveer 5,5 knopen over de grond. Het plan was om bij de “Maas 5” boei te wachten. Nabij de “Maas 5” boei is een gebruikelijke plaats voor havenslepers om te wachten op binnenkomende schepen. De VB Seal zou samen met een andere sleepboot (VB Schelde) het binnenkomende containerschip Maersk Iowa assisteren. Voor de Maersk Iowa uit voer de olietanker Gulholmen in ballast, zij was bestemd voor de 7e Petroleumhaven.

Nabij de “Maas 5” boei haalde de betrokkene de vaart van de VB Seal eraf. De vaart over de grond nam af tot ongeveer 1,5 knoop terwijl de VB Seal wat bakboord uit kwam. Vervolgens kwam de VB Seal achteruit de noord in met een toenemende snelheid tot 2,9 knopen over de grond. Om 01.49 uur lokale tijd werd de VB Seal aan stuurboord voor geraakt door de Gulholmen. Al snel was duidelijk dat de VB Seal water maakte. De betrokkene heeft haar toen aan de oostzijde van de Ertskade op het stenen talud gezet, om zinken te voorkomen. Andere sleep- en havendienstboten schoten te hulp en brachten bergingspompen aan boord van de VB Seal. Door de dieseldampen van de eigen pomp, die binnen stond te draaien, werden bemanningsleden onwel.

De VB Seal (IMO nummer 9448188) is een Nederlandse havensleepboot. Het schip is deel van de vloot van rederij Boluda Towage Rotterdam BV te Rotterdam. Het schip is in het jaar 2008 gebouwd, is 32 meter lang en 11,60



meter breed. Ten tijde van de aanvaring werd het schip bemand door drie bemanningsleden.

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 heeft niet met de radar bepaald of hij “in positie” bleef ten opzichte van de “Maas 5” boei.
2. De betrokkene had niet in de gaten dat de VB Seal steeds meer de noord in kwam en de koerslijn van de binnenkomende Gulholmen kruiste.
3. Mede door de bezwaren 1 en 2 heeft de aanvaring tussen de VB Seal en Gulholmen plaatsgevonden.

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

Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel

Artikel 343, lid 1: De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande voorschriften ter verzekering van de zeewaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

Binnenvaartpolitiereglement, artikel 1.04

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.

Binnenvaartpolitiereglement, artikel 6.29

- 1. Deze afdeling is alleen van toepassing bij slecht zicht.
- 2. Een schip vaart op radar, indien het gebruik maakt van radar voor het varen bij slecht zicht.
- 3. Op de in bijlage 9 vermelde vaarwegen moet een schip bij slecht zicht op radar varen. Op deze vaarwegen moet een schip dat niet op radar kan varen op de dichtstbijzijnde daarvoor geschikte plaats gaan stilliggen.
- 4. Het derde lid is niet van toepassing op een schip dat bestemd is om bedrijfsmatig diensten te verrichten ten behoeve van een zeegaand schip en waarop in samenhang met die te verrichten diensten de plaatsing van een radar technisch gezien niet mogelijk is. De bevoegde autoriteit kan hieromtrent beleidsregels vaststellen.

(noot inspecteur: dit artikel noem ik relevant om aan te geven dat het gebruik van radar bij mist een grotere rol had moeten spelen bij het voorkomen van de aanvaring)

3.3 Op de zitting licht de inspecteur toe dat betrokkene in de mist de radar als hoofdmiddel voor de oriëntatie had moeten gebruiken. Dan had betrokkene kunnen zien dat hij niet in positie bleef liggen, maar de noord in kwam. Als aandachtspunt noemt de inspecteur dat de bemanning van schepen die (vaak) in hetzelfde gebied opereren of dezelfde havens aandoen, regelmatig met goed zicht het radarbeeld van de omgeving zouden moeten vergelijken met de visuele waarnemingen. Met slecht zicht is het radarbeeld dan vertrouwd en zie je als dat afwijkt van “normaal”, aldus de inspecteur. Op



de zitting geeft de inspecteur aan het absoluut niet eens te zijn met het verweer dat er geen levensgevaar is geweest en verwijst daarbij naar een eerdere aanvaring met een andere sleepboot waarbij twee mensen om het leven zijn gekomen.

3.4 Als maatregel eist de inspecteur een geldboete van 600 euro. De inspecteur noemt als overwegingen bij de eis onder meer dat betrokkene erger heeft voorkomen door de sleepboot tijdig aan de grond te zetten, dat betrokkene nog een geldboete vanuit het OM wacht en dat betrokkene met pensioen is waardoor een maatregel die de vaarbevoegdheid raakt geen nut heeft.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene betwist dat hij in strijd heeft gehandeld met artikel 55a van de Wet Zeevarenden, en de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht heeft genomen. De radar stond bij en hij heeft de bemanning opdracht gegeven om in de stuurhut te komen om ook als extra uitkijk te fungeren. Bij Maas boei 5 heeft betrokkene visueel het groene lichtje van deze boei in de gaten gehouden als oriëntatiepunt. Dit naast de radar en het ECS systeem, aldus betrokkene. Waarschijnlijk door het wisselende zicht heeft hij evenwel niet opgemerkt dat de VB Seal verlijerde in noordelijke richting, aldus betrokkene.

Voor het geval het Tuchtcollege de bezwaren van de inspecteur (gedeeltelijk) gegrond verklaart, vraagt betrokkene met het volgende rekening te houden:

- Betrokkene heeft die voorzorgsmaatregelen genomen die gegeven de omstandigheden geboden waren om schade te voorkomen;
- Betrokkene vaart sinds 1977 en is nimmer in aanraking geweest met ILENT of andere instanties/autoriteiten en heeft een onberispelijk staat van dienst;
- Betrokken is drie dagen na het incident met pensioen gegaan;
- Er is geen levensgevaar geweest;



- Door de autoriteiten zijn geen tijdige maatregelen genomen;
- Het HCC had ook kunnen zien dat de VB Seal verlijerde en heeft ook niks gedaan;
- De loods en de kapitein van de Gulholmen hebben ook niets gedaan om de aanvaring te voorkomen, terwijl dat wel mogelijk was op het moment dat de VB Seal in het zicht van de Gulholmen kwam.

Gezien deze omstandigheden zou volgens betrokkene een boete van 600 euro buiten proportie zijn. Als er al een maatregel opgelegd zou moeten worden, wat betrokkene betwist, dan zou een waarschuwing op zijn plaats zijn, aldus betrokkene.

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 ter zitting, voor zover relevant, zakelijk en samengevat weergegeven:

U vraagt mij om in mijn eigen woorden te schetsen wat er gebeurd is op 23 februari 2025. Ik lag gemeerd aan de kade toen ik werd gebeld of ik een schip wilde assisteren. Het was toen redelijk mistig maar er was nog aardig zicht. Ik dacht dat het wel lukte met dit zicht. Toen ik vertrok van de Europahaven was het meer mistig geworden. Ik dacht, als ik dit had geweten, zou ik niet zijn gegaan. Het werd steeds dikker van de mist. Ik ben bij boei 5 gaan liggen, parallel aan de vaargeul. Ik zag helemaal niets meer. Ik had geen referentiepunt meer. Ik had de marifoon en het loodskanaal bij.

Ik heb het schip op de radar zien binnenkomen. Blijkbaar was ik zo verlijerd, ik had dat niet in de gaten. Ik heb de radar wel gebruikt, maar je bent



constant aan het opletten en luisteren. Ik zag het schip al eerder op de radar. Tussen het moment bij de paddenstoelen en daarna, weet ik niet meer of ik hem op de radar had gezien. Toen hij nog wel bij de paddenstoelen was wel. Het was rondom dik van de mist. Ik had niet zoveel zicht als in de stukken staat.

U vraagt wat de stand van zaken is van de strafrechtelijke procedure. Dat weten we op dit moment nog niet.

Op vragen van de leden van het Tuchtcollege antwoord ik onder meer het volgende.

Ik heb radar en ECS. Ik heb er duizenden keren gelegen, dus ik weet heus wel hoe de situatie daar is. Ik kan mij niet alles tot 100% meer herinneren wat er voor de klap is gebeurd. Ik ging ervan uit dat ik nog steeds in dezelfde positie lag als dat ik aankwam. Het is mij ontgaan dat ik verlierd ben.

U vraagt of ik altijd dekverlichting aan heb 's nachts. Als ik assistentie verleen, staat de dekverlichting 's nachts aan. Er was geen zicht en ik had geen referentiepunt. Ik had de boei visueel in zicht. Als hij groen ging branden, zag ik hem. Ik vond het niet extra hinderlijk dat de dekverlichting aanstond.

U vraagt waarom ik niet meer in gedachten bij de Gulholmen was. Dat weet ik niet meer.

Het is op dat moment potje dik van de mist. Ik geef toe, ik ben verlierd en hoe het is gekomen, ik snap er niets van. Ik sta ermee op en ik ga ermee naar bed. Ik snap zelf ook niet dat het zo is gegaan.

U vraagt of ik nauwgezet op radar heb gevaren. Ik schakelde tussen radar en navigatie en boei. U vraagt waarom ik met de radar op driekwart mijls bereik ben blijven staan en of ik beter op een groter bereik af en toe genavigeerd zou kunnen hebben om zelf wat meer responstijd te hebben. Daarop antwoord ik dat ik niet weet waarom ik op die driekwart ben blijven staan,



maar dat ik plaatselijk goed bekend ben daar. Maar in de mist ziet de wereld er heel anders uit en daar is het dus misgegaan. U vraagt of het niet zo is dat als het potdicht van de mist is, dat juist dan navigeren op de radar prioriteit en alle focus verdient. Daarop antwoord ik 100%, dat is ook zo.

U vertelt dat de Seal op de videobeelden van de Gulholmen vrij snel in zicht is en achteruit de Noord in gaat. Daarop antwoord ik dat dat klopt, maar ik zag niets.

Ik hoorde twee keer op het loodskanaal "Seal wat doe je?". Bij de tweede keer doemde de boeg van het schip al op. Mijn hendels stonden dwars om op de plek te blijven liggen. Toen moest ik handelen, maar ik kon niet meer handelen. Ik wilde achteruit. Ik kan niet verklaren wat het schip heeft afgeremd. Misschien heb ik toeren erop gezet, dat remt ook, en toen pas de hendel naar achteren, misschien heb ik de snelheid eraf gehaald. Seal heeft pitchpropellers. Ze staan nooit op nul. De ene gaf wat meer pitch in de nulstand dan de ander. Daar vaar je gewoon mee en houd je rekening mee.

Toen het duidelijk werd dat het schip water maakte, was de machinist in paniek. Ik ben de enige aan boord die kan varen. Ik kon dus niet naar beneden. Ik heb het schip toen drooggezet op het talud. De stabiliteitsgegevens heb ik niet paraat. Die zullen bij de documenten zitten. Ik weet niet hoeveel compartimenten lek waren.

Wat betreft mijn persoonlijke situatie.

Sinds die nacht ben ik gelijk met pensioen gegaan. Liever was ik op een andere manier met verlof gegaan. Dit was mijn een-na-laatste week. De laatste week heb ik met goedkeuring van kantoor niet gevaren. Ik vraag mij steeds af hoe het kan dat ik het niet heb gezien. Het zit mij nog steeds dwars. Ik zou 600 euro niet fijn vinden. Sneu voor mezelf om met een boete met pensioen te gaan.



B. De verklaring van betrokkene tijdens het verhoor door de politie op 25 februari 2025, voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven (bijlage 12 bij het verzoekschrift):

Ik heb heel veel ervaring in dit gebied vanaf 1975. Sinds 1977 ben ik werkzaam op een sleepboot of andere zeevaartuigen. Vanaf 2022 vaar ik op de VB Seal.

Op 22 februari 2025 om 21.00 uur werden wij opgeroepen om een containerschip te assisteren in de Europahaven. Hierna heb ik mij gemeld bij onze dispatch. Er was op dat moment geen werk, maar er zat wel iets aan te komen. Dit was rond 22.30 uur. Ik ben toen langs de kade gaan liggen op de kop van de Europahaven. Op een gegeven moment zag ik dat het mistig begon te worden. Ik werd gebeld door dispatch dat er een zeeschip Maersk Iowa naar binnen wilde komen in verband met de mist. Dispatch vroeg mij of ik dit zag zitten. Ik zou hierbij hulp krijgen van de VB Schelde. Ik heb hierop overleg gepleegd met de kapitein van de VB Schelde. Wij hebben samen afgesproken dat de VB Seal zou vastmaken aan het achterschip van de Maersk Iowa en de VB Schelde zou los meevaren en standby blijven. Dispatch heeft vervolgens overleg gepleegd met de loods van de Maersk Iowa. Ik hoorde dat de loods hiermee akkoord was gegaan en de assistentie door zou gaan.

Rond 00.30, 00.45 uur hebben wij het overleg gehad en hoorden wij dat de opdracht door zou gaan. Ik hoorde om 01.30 uur dat de Maersk Iowa om 02.00 uur zou binnenlopen.

Omdat het zo mistig was hebben wij het vooroverleg gehad tussen de kapitein van de VB Schelde en mij. Normaal gesproken vindt dit overleg niet plaats.



Ik gebruikte de groene boei als referentiepunt bij mijn navigatieapparatuur. Als het knipperlicht op de boei niet oplichtte had ik geen zicht, ik schat 30 tot 40 meter. Het was moeilijk om mij te oriënteren.

Ik voerde standaardverlichting, heklicht, boordlichten en toplicht. Ik had ook mijn dekverlichting aanstaan. Ik had geprobeerd zonder dekverlichting, maar dan sprongen de beeldschermen van mijn radar en ECDIS er zo uit. Op deze manier, met dekverlichting aan gaf voor mij een rustiger beeld.

Ik ben vertrokken vanaf de kop van de Europahaven en toen stond mijn marifoon op kanaal 66, sector Europoort. De loods meldt zich vaak al op kanaal 66 als deze nog in de sector Maasmond varen. Daarom hield ik hem op kanaal 66. Ik hoorde het marifoonverkeer goed. Het volume stond aan.

Als navigatieapparatuur gebruikte ik mijn radar en ECDIS. Ik had ook de marifoon bij staan en het STORNO kanaal waarmee ik contact maken met de loods. Het bereik van het radarsysteem stond op 0,75 nautische mijl.

In het stuurhuis waren de machinist, de matroos en ik aanwezig. Vooral tijdens mist wil ik dat iedereen bij mij in het stuurhuis aanwezig is.

Toen ik aan de westzijde van de monding van de Nijlhaven lag, zag ik op de radar en de ECDIS de Gulholmen aankomen en ik zag dat er een uitgaand schip aankwam. Toen de Gulholmen ongeveer ter hoogte van de paddenstoelen voer viel deze mij op. Ik dacht: die moet ik in de gaten houden.

Mijn intenties waren om met ons schip bij de groene boei, Maas 5, te blijven. Ik wilde met de kop van ons schip zo dicht mogelijk bij deze groene boei blijven liggen, dat ik de andere scheepvaart niet tot last was. In mijn beleving bleef ik de hele tijd dicht bij de groene boei liggen.



We zaten met z'n drieën in de stuurhut en waren geconcentreerd op de groene boei. We stonden met ons STORNO systeem op loodskanaal 45 en hoorden: "Seal wat doet je?". We schrokken van dit bericht en keken met zijn drieën om ons heen naar buiten. We zagen op ongeveer 40 meter afstand de boeg van een schip op ons afkomen. Na ongeveer twee à drie seconden hoorden en voelden wij een klap van de aanvaring met het zeeschip.

Ik was zo bezig met het focussen op de groene boei en mijn navigatieapparatuur dat mij op de radar of de ECDIS niet is opgevallen dat de afstand tussen mijn schip en de groene boei groter werd. Ik merk hierbij op de radar en ECDIS systemen maar hulpmiddelen zijn en het belangrijk is om een referentiepunt visueel te houden.

Direct na het bericht dat wij kregen via het STORNO kanaal had ik al in de gaten dat het niet goed zou komen. Ik heb de schottels op dat moment vanuit de 'station keeping' stand achteruit gezet, maar dit duurt ongeveer 7 of 8 seconden voordat deze helemaal in positie zijn. Daarna kreeg ik door de klap een zwieper en kwam ik langs de Gulholmen te liggen. Ik heb er toen alles aan gedaan om weer los te komen van het schip door vol vermogen te geven. Dit is gelukt maar was erg lastig vanwege de hoge snelheid van de Gulholmen.

C. De verklaring van betrokkene in antwoord op vragen van de inspecteur, op 1 april 2025, voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven (bijlage 31 bij het verzoekschrift):

Bij mist neem ik aanvullende maatregelen. Ik zet de marifoon en het loodsenkanaal op voldoende volume en sta geen muziek en drukke gesprekken in de stuurhut toe. De mistregeling is mij bekend en wordt altijd door mij toegepast bij mist of voorafgaand aan mist. Ik maak wel eens gebruik van de variable range marker (VRM) en de electronic bearing line (EBL). Toen ik bij de Maas 5 lag te wachten heb ik de VRM gebruikt maar de EBL niet.



D. De verklaring van de machinist voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven (bijlage 18 bij het verzoekschrift):

Ik kwam om 20.00 uur aan boord. We kregen – ik denk om 20.30 uur – een opdracht om een uitgaand zeeschip te assisteren dat in de Europahaven lag. Dat schip hebben we uitgaand geassisteerd. Bij de monding van de Yangtze haven hebben we losgegooid. Omdat we via de wal te horen hadden gekregen dat we nog een assistentie zouden moeten doen voor een binnenkomend schip bestemd voor de Europahaven, zijn we gaan wachten op de kop van de Europahaven.

We hebben toen gewacht en zaten in de messroom. We keken op een gegeven moment naar buiten en zagen dat het zicht afnam. We hebben toen met de centrale contact gehad over de mist en die vroeg ons of we het zagen zitten om een assistentie te doen. We hebben toen contact gehad met de VB Schelde die ook zou assisteren en met de VB Schelde afspraken gemaakt.

Ik ben met de matroos naar buiten gegaan om los te maken. Nadat ik een rondje door de machinekamer had gelopen en iets uit mijn hut had gepakt, ben ik naar boven gegaan. In geval van mist moeten we van de kapitein allemaal op de brug zijn. Ik zag dat we lagen te drijven. Ik zag wel dat het heel slecht zicht was. Toen ik aan bakboordzijde ging zitten zag ik plotseling aan stuurboord de boeg van een schip opdoemen. Ik hoorde kort daarvoor nog wel iets roepen over de radio: “Seal wat ben je van plan”. Volgens mij kon ik de boot toen al wel zien. Het zeeschip raakte ons aan stuurboord voor. We zijn toen bakboord weggezette en hebben nog langs de huid van het zeeschip geschuurd. In de machinekamer en aan dek zagen we geen schade. Bij de trap naar de onderste accommodatie zagen we veel water stromen. Ik ben naar de machinekamer gegaan om de nood brandblus pomp te pakken. De dieselpomp die ik in de messroom had gezet draaide wel maar pompte niet. Het was wel bizar want nog geen twee weken van tevoren hadden we de pomp getest en toen werkte alles prima.

Nadat ik tegen de kapitein had gezegd dat we het met de pomp niet gingen redden en we zo snel mogelijk droog moesten komen te staan, heeft de



kapitein het schip drooggezet. De VB Tiger bracht toen een pomp maar toen ik die wilde starten, brak het touwtje, dus die ging ook niet pompen. Toen ik onze pomp uitzette merkte ik al dat ik licht in mijn hoofd was. Ik ben door ambulance medewerkers geholpen en heb ongeveer vier uur zuurstof gekregen.

E. De verklaring van de matroos, voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven (bijlage 19 bij het verzoekschrift):

Sinds 1 augustus 2024 ben ik bij de rederij in dienst als aflosmatroos en sinds 1 januari 2025 vaar ik vast op de VB Seal. Daarvoor heb ik op andere schepen gevaren.

Als ik het moet inschatten denk ik dat we rond 23.00 uur afmeerden op de kop van de Europahaven. Toen ben ik wat onderhoudswerk benedendeks gaan doen. Het was toen nog niet heel mistig. Ik weet niet meer precies hoe laat we hebben losgegooid. Ik weet wel dat toen ik aan dek ging om los te maken het stijf dicht van de mist zat. Ik schat in dat het zicht minder dan 100 meter was. Vanwege de mist moeten we op de brug komen. We moesten ook uitkijken. We zijn bij de groene boei op het hoekje van de Maasmond met het Beerkanaal blijven liggen. We lagen gestrekt in het vaarwater met de kop naar zee. Ik zat op de brug en zag de boei iets over bakboord op ongeveer 25 meter. Ik schat dat we ongeveer 15 à 20 minuten hebben liggen wachten. Ik heb tijdens het wachten geen radioverkeer gehoord. We hadden wel overleg met de VB Schelde.

We zagen wel op de ECDIS een schip aan de groene kant aankomen. Ik weet nog dat ik tegen de kapitein zei "die durft", of woorden van gelijke strekking. Ik denk dat ik het zeeschip voor het eerst zag op de ECDIS toen ze ongeveer een halve mijl weg was. Volgens mij lagen wij toen nog steeds in dezelfde positie. Ik zag de boei nog steeds. Toen ik haar op de ECDIS zag, schatte ik niet in dat ze ons rakelings zou passeren. Op een gegeven moment hoorde ik roepen: "Hallo Seal wat gaan we doen". Ongeveer 5 seconden daarna zagen we de boeg van het schip aan onze stuurboord zijde. Dat verbaasde mij want ik dacht dat we nog steeds op dezelfde plek lagen dus gestrekt in het



vaarwater. Volgens mij heeft de kapitein voordat we werden geraakt nog een poging gedaan om uit te wijken maar de schroeven konden nooit zo snel draaien. Ik schat in dat de bulbsteven van het schip ons onder een hoek van 45 graden heeft geraakt. Nadat we vrij waren van het zeeschip ben ik aan dek gaan kijken. Vanaf dek zag ik niets. Toen ik de deur naar de accommodatie opendeed zagen we water naar binnen stromen. Ik ben naar de brug gerend en heb een zwemvest voor de kapitein klaargelegd en hem gezegd wat de situatie was. De machinist en ik hebben de nood brandbluspomp in de messroom gezet. We konden de pomp wel starten maar kregen deze niet aan het pompen. De kapitein heeft het schip toen op de Ertskade gezet. De pomp die we van de VB Tiger kregen, heeft het ook niet gedaan omdat het touw brak bij het aantrekken. Even later merkte ik dat de bemanning benedendek zich niet lekker voelde. De bemanning was wel aanspreekbaar maar zij zijn volgens mij uit voorzorg met de ambulance afgevoerd.

Ik wil nog wel kwijt dat het naar mijn mening erg onvoorzichtig was van de zeeboot om met deze snelheid met zulk slecht zicht zo kort langs ons te komen.

F. De verklaring van de loods aan boord van de MT Gulholmen, van 23 februari 2025, voor zover inhoudend, (bijlage 29 bij het verzoekschrift):

“Bij het naderen van de Maas 5 boei, inkomend richting het Calandkanaal, heeft er een aanvaring plaatsgevonden tussen MT Gulholmen en sleepboot VB Seal. De VB Seal lag aan de zuidzijde van het vaarwater te wachten op de inkomende Maersk Iowa (gebruikelijke plek voor wachtende sleepboten inkomende zeevaart). Het zicht was beperkt waardoor de VB Seal pas op een afstand van ongeveer 600 meter in zicht kwam (op radar al eerder waargenomen). Op het moment van waarnemen, lag de VB Seal aan de stuurboordzijde van de boeg van MT Gulholmen. Bij het naderen van de VB Seal verplaatste de VB Seal achteruitvarend zich langzaam van stuurboord boeg naar bakboord boeg. Via Stornokanaal 45 heb ik contact gemaakt met de Kapitein van de VB Seal met de vraag: "Wat bent u aan het doen". Na dit



contact reageerde de VB Seal door van vaarrichting te veranderen van achteruitvarend naar vooruitvarend. Hierdoor was er voor MT Gulholmen geen mogelijkheid meer om uit te wijken, met een aanvaring tot gevolg. Na de aanvaring antwoorde de kapitein via stornokanaal 45 "Ik heb u niet gezien". Aan boord van de MT Gulholmen hebben we een schade inspectie uitgevoerd. Toen er bleek dat er geen noemenswaardige schade te zien was, hebben we onze reis vervolgd en zijn we veilig afgemeerd."

G. De beelden van de ECDIS van de Gulholmen (filmbijlage bij het verzoekschrift) waarop is te zien dat de VB Seal voorafgaand aan de aanvaring de noord in verlijert en de koerslijn van de binnenkomende Gulholmen kruist. De camerabeelden vanaf de brug van de Gulholmen (filmbijlage bij het verzoekschrift) waarop is te zien dat de verlichting van de VB Seal ten minste een minuut voor de aanvaring vanaf de Gulholmen zichtbaar was.

5.2 Overwegingen

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

Betrokkene voer als kapitein op 23 februari 2025 in de nacht met de VB Seal naar de "Maas 5" boei om daar te wachten op het binnenkomende containerschip Maersk Iowa. Er waren nog twee andere bemanningsleden aan boord, te weten een machinist en een matroos. Het was mistig. Voor de Maersk Iowa uit voer de olietanker Gulholmen. Nabij de "Maas 5" boei haalde betrokkene de vaart van de VB Seal eraf. Vervolgens kwam de VB Seal achteruit de noord in. Daarna werd de VB Seal aan stuurboord geraakt door de Gulholmen. De VB Seal maakte water en betrokkene heeft de VB Seal toen op een talud gezet.

Het eerste element van het bezwaar van de inspecteur acht het Tuchtcollege gegrond. Betrokkene had weliswaar de radar bij staan maar heeft niet met



behulp van de radar bepaald of hij in positie bleef ten opzichte van de Maas 5 boei.

Het tweede element van het bezwaar van de inspecteur acht het Tuchtcollege eveneens gegrond. Zoals betrokkene zelf ook meent, had hij niet in de gaten dat de VB Seal steeds meer de noord in verlijerde en de koerslijn van de binnenkomende Gulholmen kruiste.

Het Tuchtcollege acht het derde element van het bezwaar van de inspecteur ook gegrond. Mede door het eerste en tweede element van het bezwaar heeft de aanvaring tussen de VB Seal en de Gulholmen plaatsgevonden.

Dit nalaten valt betrokkene ernstig aan te rekenen. Anders dan betrokkene in zijn verweer aanvoert, is het Tuchtcollege van oordeel dat betrokkene niet die voorzorgsmaatregelen heeft genomen die gegeven de omstandigheden geboden waren om schade te voorkomen. Levensgevaar voor de bemanningsleden van de VB Seal was hierbij niet uitgesloten. Het al dan niet handelen of nalaten van andere personen en autoriteiten doet niets af aan de verantwoordelijkheid van betrokkene als kapitein. In de omstandigheid dat betrokkene niet eerder in aanraking is geweest met ILT of andere instanties en het feit dat betrokkene drie dagen na het incident met pensioen is gegaan, ziet het Tuchtcollege geen aanleiding de boete te verlagen. Dit neemt niet weg dat het Tuchtcollege betrokkene een ander einde van zijn carrière had gegund.

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften 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, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer



5.3 De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met een aanvaring als gevolg.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een geldboete van 600 euro op zijn plaats. Een waarschuwing acht het Tuchtcollege in dit geval niet passend, alleen al niet omdat betrokkene inmiddels met pensioen is.

6. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt aan betrokkene een geldboete op van € 600,00, met bepaling dat deze geldboete dient te worden betaald binnen drie maanden na heden.

Aldus gewezen door mr. W. van der Velde, voorzitter, J. Berghuis en R.E. Roozendaal, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 22 augustus 2025.

W. van der Velde
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.