



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
21 NOVEMBER 2025 (NR. 6 VAN 2025) IN DE ZAAK 2025.V5–CONFIDENCE**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht,

tegen

E.J. H.

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 16 juli 2025 heeft het tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van een senior inspecteur van ILT/Scheepvaart voornoemd (hierna: de inspecteur), gericht tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip de Confidence (hierna het schip). Bij het verzoekschrift zijn 40 bijlagen gevoegd, waaronder een video.

Hierop heeft het tuchtcollege aan betrokkene mededeling gedaan van de ontvangst van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen) en hem erop gewezen dat hij de mogelijkheid heeft een verweerschrift in te dienen. Van die mogelijkheid heeft betrokkene geen gebruik gemaakt.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 10 oktober 2025 om 10.00 uur. De inspecteur en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het tuchtcollege te



verschijnen. Betrokkene heeft in een e-mailbericht van 26 september 2025 aan het tuchtcollege laten weten dat hij niet zal komen en dat wat hem betreft de zaak bij verstek kan worden afgedaan.

De zitting heeft plaatsgevonden op 10 oktober 2025. Voor verzoeker is ter zitting verschenen: de inspecteur.

Betrokkene is, zoals door hem was aangekondigd, niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. De aanleiding

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

Op 17 mei 2025 voer het schip bij daglicht vanaf de Noordzee door het zeegat van Terschelling het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling binnen. De wind kwam uit het noorden en was kracht 4 tot 5 Bft. Met een maximale diepgang van drie meter en een sterk opkomend tij was het schip op weg naar Harlingen. Betrokkene stond alleen op de brug. Er was geen loods aan boord. Vanaf de Vliestroom draaide betrokkene bakboord uit de Blauwe Slenk in. Door de sterke stroming in combinatie met de noordenwind is het schip over de scheidingston BS 3/IN 2 heengevaren en vervolgens een stukje verderop aan de grond gelopen. Betrokkene is voor het schip in bezit van een "Tijdelijke PEC Kleine zeeschepen" (*Pilotage Exemption Certificate*) voor genoemd zeehavengebied.

Het schip (IMO nummer 9143582) is een Nederlands vrachtschip, waarvan betrokkene eigenaar is. Het schip is in 1996 gebouwd, is 81,42 meter lang en 9,54 meter breed en heeft een bruto tonnage van 1141. Ten tijde van de gronding bestond de bemanning in totaal uit vijf personen.



3. Het bezwaar 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 41 lid 1 Wet bemanning zeeschepen; hierna Wbz).

Meer concreet is het verwijt dat betrokkene geen loods heeft genomen voor het varen in een voor hem vrij onbekend kwetsbaar gebied (de Waddenzee) met een complex stroompatroon. Hij heeft bij het koers veranderen naar de Blauwe Slenk onvoldoende geanticipeerd op de sterke stroming en noordelijke wind, waardoor hij over scheidingston BS3/IN2 is gevaren. Als gevolg daarvan ontstond schade aan die boei en aan het stuurboord roer van het schip, raakte het schip uit koers en liep het aan de grond.

De inspecteur wijst erop dat betrokkene op basis van een overgangsregeling een tijdelijke PEC voor het betreffende vaargebied heeft, maar voegt daaraan toe dat betrokkene voor het verkrijgen van de PEC geen beoordelings- en examenreizen met een loods aan boord hoefde te maken en dat hij zelden in het gebied voer.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur:

- Artikel 1.04 Binnenvaartpolitiereglement
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.
- Artikel 342 Wetboek van Koophandel
De kapitein is verplicht met zoodanige bekwaamheid en nauwgezetheid en met zoodanig beleid te handelen als voor eene behoorlijke vervulling zijner taak noodig is.
- Artikel 344 Wetboek van Koophandel
De kapitein is verplicht overal waar de wet, de gewoonte of de voorzichtigheid dit gebiedt, zich van een loods te bedienen.

De eis van de inspecteur luidt om betrokkene als maatregel een voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen, voor een periode van vier weken.

4. Het standpunt van betrokkene

In zijn (hierboven onder 1 genoemde) e-mailbericht aan het tuchtcollege schrijft betrokkene dat hij zich niet wil verdedigen. Wel vraagt hij er aandacht voor dat sprake is geweest van een menselijke fout en dat hij naar zijn mening al genoeg is gestraft, gezien de ontstane schade en het omzetverlies.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 Opmerking vooraf over het niet-verschijnen van betrokkene.

Op grond van artikel 54 Wbz is een betrokkene verplicht om gevolg te geven aan een oproeping om op de zitting te verschijnen. Als een betrokkene niet ter zitting verschijnt, kan het tuchtcollege de zaak ter zitting bij verstek behandelen of de officier van justitie verzoeken betrokkene te dagvaarden, zo nodig met bevel tot medebrenging. De mogelijkheid om bij niet-verschijning de zaak bij verstek af te doen, is (dus) geen automatisme. Hierbij speelt een rol dat het tuchtrecht is bedoeld om – door het bewaken van de zorgplicht van kapitein en officieren – de kwaliteit van de scheepvaart te handhaven en te bevorderen. Dat doel van het tuchtrecht is ermee gediend



als betrokkenen op de zitting verschijnen om hun visie op het incident te geven en vragen daarover te beantwoorden. Op de zitting wordt immers niet slechts beoordeeld of er is gehandeld in strijd met goed zeemanschap, maar ook of betrokkene van het voorval heeft geleerd en of er in bredere zin lessen uit zijn te trekken.

Omdat (i) het hier om een overzichtelijke zaak gaat, (ii) betrokkene het verwijt niet ontkent en zich er niet tegen wil verdedigen en (iii) er gelukkig alleen sprake is van materiele schade, is in dit specifieke geval ervoor gekozen om mee te gaan in de wens van betrokkene om de zaak bij verstek af te doen.

5.2 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. Het statement van betrokkene voor zover inhoudend:

“Zaterdag 17 mei 2025 zijn we met opkomend tij 07:10 Lt. naar binnengegaan vanaf Terschelling richting Harlingen. Er stond een straffe Noorden wind, kracht 4 tot 5. Het varen in het VTS Terschelling gebied ging zonder problemen en er waren geen bijzonderheden. We zijn op de zeepiloot naar binnen gevaren. Beide stuurmachine pompen stonden bij i.v.m. de sterke stroming. Het schip reageerde goed en hield koers. Toen we het VTS gebied verlieten om de Blauwe Slenk in te gaan, ging het mis. Ondanks de waarschuwing van de VTS, die dacht dat we rechtdoor gingen, in plaats van de Blauwe Slenk in te gaan, konden we het schip niet op koers houden. De onverwachtse sterke stroming in combinatie met wind zien wij als reden voor het verlijeren en we gingen meer rechtdoor. Wij werden rechtstreeks naar de scheidingston gedreven, die ik nog probeerde te ontwijken door extra op te sturen. Achter de boei langsgaan leek mij geen optie vanwege de geringe waterstand met kans op stranden. Dat is uiteindelijk wel gebeurd. Nog meer opsturen leek ook niet verstandig vanwege de tegemoetkomende (snelvarende) Doeksen ferry. Achteraf had dit



misschien nog wel gekund, maar het ging zo snel dat een aanvaring met de boei onvermijdelijk werd.

Om ongeveer 08:45 raakten wij de boei aan stuurboord op ongeveer 1/3 van het achterschip. De boei schuurde langs de zij van het schip en schoot toen onder het achterschip. Waarna een flinke knal volgde. Vervolgens zagen we de boei achter het schip. Meteen gaf de autozeepiloot alarm en raakten wij uit koers. Nadat overgegaan is op handsturen probeerde ik nog in de geul te komen, maar een stranding was niet meer te voorkomen."

B. De melding van Rijkswaterstaat aan de ILT van 17 mei 2025 voor zover inhoudend:

"Het motorschip Confidence (IMO 9143582) varend van Denemarken naar Leeuwarden is over de vaarwegmarkeringboei genaamd scheidingston BS 3/IN 2 heengevaren, hierbij is de boei beschadigd en ontdaan van zijn anker. Als gevolg van deze gebeurtenis is het schip op de zandplaat achter deze boei ter hoogte van de vaarwegmarkeringsboei BS 3A aan de grond gelopen. Het schip ligt op het moment dat wij aankomen een aantal centimeter scheef, wij zien het schip druk bezig met het zichzelf los tornen."

C. De in het verzoekschrift, onder verwijzing naar vindplaatsen en bewijzen, beschreven bevindingen van de inspecteur, waaronder:

"De Waddenzee is [...] Natura 2000-gebied [...]. De Waddenzee staat ook op de Unesco-werelderfgoedlijst. Het is dus een kwetsbaar gebied waar voorzichtigheid in de navigatie geboden is. [...] Het zeehavengebied Den Helder-Harlingen-Terschelling bevindt zich in de Waddenzee. De Confidence kwam uit het noorden en de gepande route liep via het zeegat van Terschelling, Vlieree, Vliestroom, de Blauwe Slenk en het vaarwater langs de Pollendam naar Harlingen en uiteindelijk naar Leeuwarden. [...] De genoemde vaarwaters zijn met boeien gemarkeerd. The Netherlands Coast Pilot [...] geeft op bladzijde 225 een aantal waarschuwingen over de getijstroom in dit gebied, onder meer dat de getijstroom niet met een absolute zekerheid voorspeld kunnen worden. En dat in een gebied met banken, de getijstroom door de geulen stroomt, evenwijdig aan de banken. Nadat het water



voldoende gestegen is, kruist de getijstroom de banken. In de Waddenzee is het stroompatroon complex. [...] De betrokkene is voor de Confidence in het bezit van het (tijdelijke) [...] (PEC) Kleine zeeschepen voor het betrokken zeehavengebied. [...] de betrokkene [heeft] voor het verkrijgen van de PEC geen instructiereizen of beoordelingsreis met een loods hoeven te doen. [...] Volgens [...] gegevens, die desgevraagd niet weerlegd zijn door betrokkene, heeft hij tussen 2010 en 2025 hooguit de volgende reizen in het zeehavengebied Den Helder–Harlingen–Terschelling gemaakt op de door hem genoemde schepen: [volgen 3 schepen, die in genoemde periode 5 keer eerder in het gebied hebben gevaren, met de kanttekening dat ten aanzien van 2 van die schepen niet bekend is of betrokkene toen aan boord was.]”

5.3 Overwegingen

Op grond van de – niet weersproken – inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen kan in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) van het volgende worden uitgegaan.

Komende van de Noordzee, op weg naar Harlingen, heeft betrokkene op 17 mei 2025 als kapitein met het schip gevaren in het zeehavengebied Den Helder–Harlingen–Terschelling. Dat vaargebied ligt in de Waddenzee. De Waddenzee is een kwetsbaar natuurgebied met een complex stroompatroon. Bij het veranderen van koers naar de Blauwe Slenk heeft betrokkene onvoldoende geanticipeerd op de sterke stroming (sterk opkomend tij) en de noordelijke wind (4 tot 5 Bft). Daardoor is het schip uit haar koers geraakt, over scheidingston BS3/IN2 gevaren en vervolgens aan de grond gelopen. Daarbij zijn de boei en het stuurboordroer van het schip beschadigd.

Betrokkene stond alleen op de brug. Ondanks dat het voor hem een vrij onbekend vaargebied was, waar hij niet vaak had gevaren, had hij geen loods aan boord genomen. Weliswaar beschikte hij over een PEC, maar voor het verkrijgen daarvan had hij geen theoretische kennis van het vaargebied moeten opdoen en geen beoordelings- en examenreizen met een loods aan



boord moeten maken. De PEC betekende daarom niet dat hij voldoende vertrouwd was met het vaargebied en het complexe stroompatroon ervan. Mede vanwege dat complexe stroompatroon, de natuurlijke obstakels en de hogere verkeersintensiteit had hij voorzorgsmaatregelen moeten treffen bij de gang door dit vaargebied. De voorzichtigheid gebod dat hij gebruik maakte van een loods met kennis van het vaargebied, de ondieptes ervan en gevaren door de sterke stroming in combinatie met de wind. Een loods weet ook welke andere (vaste) watergebruikers er in het gebied varen, zoals in dit geval de ferry. Uit de stukken blijkt dat die snel varende ferry het schip tegemoetkwam. Aangenomen mag worden dat, wanneer betrokkene een loods zou hebben ingeschakeld, de bewegingen beter zouden zijn gemonitord/afgestemd, waarmee de kans op het (door de sterke stroming in combinatie met de wind) uit koers raken en vervolgens gronden van het schip zou zijn verkleind.

Toegevoegd wordt nog dat de informatiegids “Pilot exemption certificates Zeehavenregio Noord-Nederland” van Rijkswaterstaat benadrukt dat onder omstandigheden een loods moet worden ingeschakeld. En ook in het eigen “*Voyage Plan Guidance*” (pagina 3) van het schip wordt geadviseerd om een loods te nemen “*if you are not familiar with the approach and/or port.*”

Betrokkene – die deze (ten opzichte van de opvarenden, het schip, het milieu en het scheepvaartverkeer geboden) voorzorgsmaatregel niet heeft getroffen – is met het schip uit koers geraakt en aan de grond gelopen. Van overmacht is geen sprake. Door geen loods in te schakelen, heeft hij gehandeld in strijd met goed zeemanschap (en met artikel 1.04 van het Binnenvaartpolitiereglement en de artikelen 342 en 344 van het Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel). Het tuchtcollege acht het bezwaar van de inspecteur dan ook gegrond.



5.4 De tuchtmaatregel

Het tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met de genoemde schade en een gronding als gevolg.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is – conform de eis van de inspecteur – een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Daarbij is, ten voordele van betrokkene, rekening gehouden met de omstandigheid dat er alleen sprake was van materiële schade.

6. Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om – ten overvloede – onder de aandacht te brengen dat het beschikken over een PEC (vrijstelling van de loodsplicht) onverlet laat dat goed zeemanschap kan meebrengen dat onder omstandigheden gebruik moet worden gemaakt van loods-assistentie.

7. De beslissing

Het tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier weken;
- bepaalt dat deze schorsing niet ten uitvoer zal 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. J.M. van der Klooster, voorzitter, S.W. Postma en D. Roest, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 21 november 2025.

J.M. van der Klooster
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.