



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
27 MAART 2026 (NR. 1 VAN 2026) IN DE ZAAK 2025.V6-AMADEUS GOLD**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht,

tegen

P.R. D.,

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het tuchtcollege op 9 september 2025 ontvangen schriftelijk verzoek met (film)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 Amadeus Gold.

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

Van betrokkene is op 2 oktober 2025 een verweerschrift ontvangen. De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 9 februari 2026 om 14.00 uur in de zittingszaal van het tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 9 februari 2026. Voor verzoeker is de inspecteur op de zitting verschenen de inspecteur.

Betrokkene heeft via een online videoverbinding vanuit Curaçao aan de zitting deelgenomen.

2. De zaak in het kort

Deze zaak gaat over de gronding die eind 2024 heeft plaatsgevonden met het schip, de Amadeus Gold. Volgens de inspecteur is sprake van slecht zeemanschap. De inspecteur verwijt betrokkene dat hij er niet voor heeft gezorgd dat de bemanning en zichzelf voldoende gefamiliariseerd waren, dat niet alle benodigde detailkaarten aan boord waren, dat hij alleen heeft genavigeerd op een kustkaart, dat hij de koers alleen heeft bepaald op de lichtenlijnen en geen loods heeft besteld. Het tuchtcollege oordeelt op basis van de bewezen elementen van het bezwaar, dat de klacht van de inspecteur gegrond is. Het tuchtcollege legt betrokkene de maatregel op van een gedeeltelijk voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid.

3. De aanleiding

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

Op 6 december 2024 vertrok de Amadeus Gold uit Rotterdam met een lading staalplaten voor Odense en Rostock. De gelijklastige diepgang was toen 3,90 meter. De winterdiepgang was 4,06 meter. In de nacht van zondag 8 december 2024 op maandag 9 december 2024 was de Amadeus Gold bijna op haar eerste bestemming, de haven van Odense in Denemarken. Er was geen loods aan boord en betrokkene was alleen in de stuurhut. In de Odense fjord raakte betrokkene gedesoriënteerd en liep op 9 december 2024 om 01.30 uur LT buiten de vaargeul aan de grond. De ECDIS speelde daarbij een



rol. Er moest een deel van de lading gelost worden om weer los te kunnen komen.

De Amadeus Gold (IMO nummer 9479565) is een Nederlands vrachtschip (kruiplijncoaster). De Bock Maritiem B.V. is de scheepsbeheerder van het schip (hierna wordt ook de term “reder” gebruikt waar de inspecteur deze term hanteert in het verzoekschrift en betrokkene in zijn verklaringen). Het schip is in 2010 gebouwd, is 87,50 meter lang en 11,30 meter breed en heeft een bruto tonnage van 1767. Ten tijde van de aanvaring waren er zes bemanningsleden aan boord.

4. De bezwaren van de inspecteur

4.1 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 41 lid 1 Wet bemanning zeeschepen).

Het bezwaar tegen betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. Betrokkene wilde geen gebruik maken van de geboden mogelijkheid van een uitgebreide overdracht met zijn voorganger toen hij voor het eerst aan boord kwam op een voor hem nieuw schip van een voor hem nieuwe reder.
2. Betrokkene heeft een reis ondernomen waarbij niet alle benodigde (detail-) kaarten aan boord waren.
3. Betrokkene navigeerde in de Odense fjord tot vlak vóór de gronding op een kustkaart omdat de meer gedetailleerde aanloopkaart ontbrak.
4. Betrokkene bepaalde in de Odense Fjord tot vlak vóór de gronding zijn koers en volgende koersen alleen op de lichtenlijnen; aan de navigatieboeien besteedde hij weinig aandacht.
5. Betrokkene heeft geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een loods te bestellen, terwijl hij vermoeid was, niet kon inzoomen op een



gedetailleerde (aanloop-) zeekaart en zijn twee stuurlieden niet capabel vond.

6. Mede vanwege bovengenoemde elementen heeft de gronding plaats kunnen vinden.

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

Schepenwet – artikel 4

1. De kapitein is verplicht, alvorens met zijn schip eene reis te ondernemen, te zorgen dat:

- c. aan boord de noodige zeekaarten, zeilaanwijzingen en instrumenten aanwezig zijn en deze behoorlijk zijn bijgehouden of op tijd zijn nagezien en gesteld.

Wet bemanning zeeschepen – artikel 4. Zorgplicht scheepsbeheerder

1. De scheepsbeheerder draagt er zorg voor dat zijn zeeschip of zeeschepen zodanig zijn bemand dat redelijkerwijs alle werkzaamheden aan boord kunnen worden verricht gelet op de bedrijfsvoering, het voorkomen van oververmoeidheid van zeevarenden, zonder gevaar voor de opvarenden, het zeeschip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer en met inachtneming van de geldende arbeids- en rusttijden.

Wet bemanning zeeschepen – artikel 9. Zorgplicht kapitein

1. De kapitein draagt er zorg voor dat de bemanning van het zeeschip te allen tijde berekend is op het verrichten van de werkzaamheden aan boord gelet op de bedrijfsvoering van het zeeschip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer en kan daartoe noodzakelijke maatregelen nemen, waaronder de maatregel om het schip niet te laten uitvaren.



4. De kapitein organiseert de werkzaamheden en de wachtindeling zodanig dat het wachtpersoneel voldoende uitgerust en anderszins geschikt is om dienst te doen bij aanvang van de wacht.

SOLAS Chapter V – regulation 34 b – 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*.

STCW code – part A – Chapter VIII – part 4.1 watchkeeping at sea

47. The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, shall be used. Fixes shall be taken at frequent intervals, and shall be carried out by more than one method whenever circumstances allow. When using ECDIS, appropriate usage code (scale) electronic navigational charts shall be used and the ship's position shall be checked by an independent means of position fixing at appropriate intervals.

ISM code – part A – 6. Resources and personnel

6.1 The Company should ensure that the master is:

- .1 properly qualified for command;
- .2 fully conversant with the Company's SMS; and
- .3 given the necessary support so that the Master's duties can be safely performed.

6.3 The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties. Instructions which are essential to be provided prior to sailing should be identified, documented and given.



4.3 Als maatregel eist de inspecteur een onvoorwaardelijke boete van € 500,00. Op de zitting vult de inspecteur aan dat hij een maatregel – al dan niet voorwaardelijk – die de vaarbevoegdheid betreft ook passend vindt, omdat is gebleken dat betrokkene nog vaart. De inspecteur refereert zich wat dit betreft aan het oordeel van het tuchtcollege.

5. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent de feiten en bevindingen die hiervoor worden genoemd onder het kopje “De aanleiding”. Hij blijft bij zijn eerdere verklaringen en statements, waarvan de meest uitgebreide, laatste versie (dat is de versie van 19 maart 2025) volgens hem de juiste is.

Verder voert betrokkene – samengevat – het volgende aan.

Ten aanzien van het eerste bezwaar: Er was geen mogelijkheid voor een uitgebreide overdracht. De superintendent die mij aan boord had gebracht moest vóór drie uur weer weg met de afgeloste kapitein. Ik was moe na een lange reis vanuit Curaçao en ik had aangegeven dat er van een overdracht “niets zou blijven hangen”. Daarom heb ik gevraagd of de aanwezige officieren in staat waren om mij familiariseren. Dat zou het geval zijn volgens de reder, maar achteraf bleek dat zij niet bekend waren met het schip en het safetymanagementsysteem.

Ten aanzien van het tweede bezwaar: Ik heb vóór vertrek een redelijk uitgebreide scan van de route gedaan en op de ECDIS specifiek gekeken naar de kaarten van Rotterdam, Elbe, Brunsbüttel, Kieler Fjord en Odense. Deze waren geladen. Ook heb ik de route op Chartplanner bekeken en daarin stond niet vermeld dat er kaarten ontbraken of besteld moesten worden. Ik had niet door dat er items in de winkelwagen aanwezig waren en het programma daarom aangaf dat alles besteld was.

Ten aanzien van het derde bezwaar: Het klopt dat ik in de Odense fjord tot vlak vóór de gronding op een kustkaart heb genavigeerd. Volgens Chartplanner waren er ook geen betere kaarten beschikbaar.



Ten aanzien van het vierde bezwaar: Het klopt dat ik de koers alleen op de lichtenlijnen heb bepaald. De kleine navigatieboeitjes waren slecht zichtbaar met het oog en op de radar.

Ten aanzien van het vijfde bezwaar: Het klopt dat ik geen gebruik heb gemaakt van de mogelijkheid om een loods te bestellen. Ik was niet alleen vermoeid, ik was daarnaast ook erg gefrustreerd.

6. Het oordeel van het tuchtcollege

6.1 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 filmbeelden

B. De verklaring van betrokkene op de zitting, voor zover inhoudend, verkort en zakelijk weergegeven:

Ik kwam uit Curaçao met het vliegtuig, via Miami. Toen ik aan boord kwam met de superintendent van de reder, was ik moe en stond ik op instorten. Er is best geprobeerd om mij dingen uit te leggen, maar ik heb gezegd dat ik het niet meer trok, moe was en er niets bleef hangen. Het had geen zin om een uitgebreide overdracht te doen. Daarna heb ik gevraagd of mijn stuurman en de marof capabel waren en zij mij verder konden inwerken op die boot. Dat werd bevestigd. Toen heb ik gezegd dat de kapitein en de superintendent dan niet meer nodig waren. Helaas bleek dat de officieren niet capabel waren, het systeem niet kenden, niet goed waren ingewerkt en mij niet konden inwerken. Ik had toen moeten stoppen. Het verwijt dat ik geen gebruik heb gemaakt van een uitgebreide overdracht is niet helemaal juist. Dan hadden we moeten blijven liggen. In eerste instantie was mij verteld dat een mij bekende marof aan boord zou zijn, die al jaren vaart op die schepen. Dat was niet het geval. Hij was er niet. Ik had



toen moeten zeggen dat ik onvoldoende van de boot wist en we dan dus niet moesten gaan. Al met al was het een setup to failure. Ik had nooit verwacht dat het zo erg zou zijn. Wel heb ik de dag voor de gronding zowel de reder als het uitzendbureau gevraagd om me eraf te halen, omdat dit fout zou gaan. Het was een recept voor ellende. En helaas, het is ook zo gebeurd. Er zijn vanaf het begin veel momenten geweest waarop ik verkeerde beslissingen heb genomen. Op een gegeven moment werd het teveel en ben ik zwaar oververmoeid geraakt en gedesoriënteerd aan de grond gelopen. Het had ook een beetje te maken met mijn trots dat ik in de eerste plaats wel ben uitgevaren. Ik had mezelf verhuurd om te varen en ik ging mijn uiterste best doen.

Het grote nadeel was, dat ik niet de juiste kaarten had. Dat kwam omdat ik, met de gegevens die ik toen had, niet het idee had dat ik andere kaarten had kunnen bestellen. De tweede marof had de reisvoorbereiding gemaakt. Ik heb de reisvoorbereiding gecontroleerd, in die zin dat ik heb gekeken in de ECDIS naar de kaart van Rotterdam, de Elbe en de Kieler Fjord en naar de havenkaart van Odense. Die zaten er allemaal in. Daarna heb ik gekeken in de Chartplanner. De route stond daar nog in en ik heb gekeken of er nog kaarten besteld moesten worden. Dat hoefde niet. Alle kaarten waren er.

Ik heb eerder met dit type ECDIS heb gevaren. Normaal gesproken maak je een route en activeer je hem. Het ging niet mis bij de route of de ECDIS, maar met het programma Chartplanner. Daar was iets bijzonders mee gebeurd. Normaal gesproken wordt er een route gemaakt via Chartplanner. Dan worden de kaarten en boekwerken besteld en dan worden daarmee de permits aangevraagd. Die permits laad je in de ECDIS en zo wordt jouw kaartindex op de ECDIS weer geactiveerd. Ik ben met een ECDIS-expert op zoek gegaan naar wat er gebeurd is. Gebleken is dat er kaarten in de bestelbox stonden, zonder dat ze besteld werden. Ze gaven dus niet nog een keer aan dat ze besteld moesten worden, want ze stonden al in de bestelbox. Dat is iets wat bij mij nooit is voorgekomen en ook not done is.



Ik zat eerst in de lichtenlijn en daarna krijg je de volgende lichtenlijn die naar de haven zelf gaat. Ik was te vroeg gaan draaien, vandaar dat ik de rode boei, een rood prikje, net over stuurboord had. Ik zat toen niet in de lichtenlijn. Ik zag het volgende boeienpaar niet. Ik stuurde het hele stuk op de hand. Ik heb vaart verminderd, omdat ik op dat moment gedesoriënteerd raakte. Toen zat ik in dubio. Dat ik die rode boei aan stuurboordkant had, betekende dat ik naar stuurboord toe moest. De lichtenlijn is naar bakboord toe. Als ik hem had genegeerd en ik was rustig aan doorgedraaid, dan was de zaak goed geweest en had ik alleen dat rode boeitje aan de verkeerde kant. Maar waarschijnlijk vanwege mijn oververmoeidheid, was mijn impuls om naar stuurboord te gaan groter dan om hem aan bakboord te houden. Ik heb niet overwogen om een loods te bestellen, toen ik mij realiseerde dat ik niet met de ideale bemanning zat. Dat heeft een beetje te maken met het systeem van kleine bootjes waar ik zelf vandaan kom. Je moet zoveel mogelijk besparen en je eigen ding doen. En ik was er eerder geweest. Het was niet zo dat het voor mij helemaal onbekend was.

Ik vaar niet meer commercieel, want ik ben zwaar teleurgesteld in reders. Ik maak nog wel gebruik van mijn vaarbevoegdheid. Ik werk nu voor de kustwacht Caribisch Gebied.

- C. De antwoorden van de vervangende kapitein van betrokkene van 16 december 2024 op vragen van de Danish Maritime Authority (DMA) (bijlage 26 bij het verzoekschrift):

“The only explanation I have is that the former Master lacks knowledge and experience how to use the program Chartplanner 4 from Datema which we use for ordering our ENC chart permits. When ordering charts it’s always best to select the detailed charts first. So start with all the berthing charts, then select all harbour charts, then all approach charts etc until you end with the overview charts. You need to manually enable the type of chart you want to see listed, but that’s not a bug, it’s a feature. If you view all type of charts at the same time



you get a very busy screen without a good overview. What I think happened with the Captain is as in attached picture. All type of charts were enabled except the approach charts. Therefore approach charts can't be selected, but as soon as you also enable approach charts you can select them.

(...)

The release on Saturday went fine, also when sailing out of Odense there was nothing wrong with the ECDIS it showed all detailed charts which I installed on Friday just fine."

D. De zienswijze van de scheepsbeheerder van 2 januari 2025 (bijlage 25 bij het verzoekschrift):

"Inzake de kaarten hebben we onderzoek gedaan aan boord. Het is gebleken dat er 1 of meerdere detailkaarten niet besteld en niet geïnstalleerd waren op de ECDIS. De detailkaart van de haven van Odense was wel geïnstalleerd, echter deze begint pas op korte afstand van waar de gronding plaatsvond, het schip is dus aan de grond gelopen kort nadat het schip de detailkaart "invoer".

De detailkaarten van het traject daarvoor, dus van de aanloop van Odense-fjord en de route in de fjord, waren niet aanwezig. De kapitein heeft gevaren op een grote schaal kaart waar de boeien en overige detailinformatie over de vaargeul niet afleesbaar waren.

Het wijzigen van de schaal van de ECDIS welke de kapitein gemeld heeft, is naar wij vermoeden het moment geweest dat de ECDIS overging van de grote schaal kaart naar de detailkaart.

Eens gemeerd te Odense heeft de nieuwe kapitein de betreffende detailkaarten van de fjord besteld en geïnstalleerd waarmee alle detailinformatie wel zichtbaar was. Bij het bestellen en installeren zijn geen technische problemen waargenomen.

Onze voorlopige conclusie is dan ook dat het varen in een fjord zonder beschikking te hebben over detailkaarten in belangrijke mate bijgedragen heeft aan de gronding."



E. De antwoorden van de scheepsbeheerder van 9 januari 2025 op vragen van de inspecteur (bijlage 30 bij het verzoekschrift):

Hoe vaak heeft hij op de Amadeus Gold gevaren?

1 reis.

Wat is zijn ervaring op dit schip?

Zijn ervaring op dit schip was beperkt daar hij kort voor de gronding de voorgaande kapitein had afgelost. Wel had de kapitein, naar zeggen van de voorgaande kapitein, een goede overdracht gehad en heeft hij een zeer ruime (vrijwel levenslange) ervaring op Nederlandse coasters. De 1e stuurman, welke normaal gesproken als kapitein vaart, was enkele weken aan boord en de 2e stuurman was 4 maanden aan boord. De rest van de bemanning was al langer aan boord. Alleen de machinist was kort aan boord maar dit is een van onze “walmachinisten” die rouleren over de schepen zonder machinist (749 kW) om onderhoudswerkzaamheden te doen, te inspecteren en – waar nodig – instructie te geven aan de bemanning. De machinist kende het schip zeer goed van eerdere reizen. Gezien het feit dat de kapitein niet bekend was met dit schip hebben we deze machinist voor vertrek Rotterdam aan boord geplaatst.

Hoe lang was de kapitein aan boord ten tijde van het ongeval?

6 dagen.

Hoe is familiarisatie en overdracht van officieren geregeld?

Via familiarisatieformulieren en overdrachtsformulieren uit ons SMS.

Hoe is dat met de kapitein en zijn voorganger gegaan?

Er is een fysieke overdracht geweest te Rotterdam.

Wat is de ervaring van de kapitein en ECDIS?

Voor zover mij bekend gezien zijn jarenlange ervaring op Nederlandse coasters heeft hij een ruime ervaring met ECDIS. Naar eigen zeggen “vaart hij sinds 2004 met ECDIS en is hij mogelijk de meest ervaren persoon met Chartplanner”.

Hebben jullie zelf onderzoek gedaan naar dit ongeval?

Ja.

Wat was hier de uitkomst van?



De stuurman heeft Chartplanner niet op de juiste wijze gebruikt en daardoor geen detailkaarten besteld. Ook bij het uitzetten van de route is hij niet “getriggerd” door het ontbreken van detailinformatie in Odense fjord. Of de kapitein de route nagekeken heeft en waarom hij doorgevaren is terwijl hij geen detailkaarten heeft is ons niet duidelijk, maar we vermoeden zeer sterk dat het gebrek aan detailkaarten de voornaamste oorzaak van de gronding is.

- F. De antwoorden van de scheepsbeheerder van 4 april 2025 op nieuwe vragen van de inspecteur (bijlage 48 bij het verzoekschrift):
2. Handover from previous Captain to the Captain was declined...?
What does this statement exactly mean? Did the Captain decline? What was his reason?
The statement means that the Captain was offered a longer handover period by off signing Master, but the Captain declined the offer, stating that he already knew everything. As a result, the signing off Master departed on the evening of December 5th.
3. The Captain boarded the vessel in the morning of December 5. Did he have a proper rest before boarding or did he come straight from the airport?
He went directly on board from the airport.
4. Familiarisation was not completed. It was mentioned the Captain had significant experience on this kind of vessels. However, the Captain was new on the specific vessel (with the existing problems?), new for the crew and new to the company. He has no knowledge of the management system. One day handover in port (where a captain is often disturbed by agents, customs, authorities etc), while the vessel also had to sail from Kon. Wilhelminahaven (Vlaardingen) to the Waalhaven, doesn't seem sufficient. Is this normal procedure? What is your reaction to this? –
We always ensure that agency-hired workers for temporary assignments sail for at least a few days or have a proper handover period in port of one or even two full days. At that time, M. S. was on



board as Captain and offered to stay longer to assist the Captain, however, the Captain stated that the handover was sufficient for him and informed M. S. that he could go home. As the Captain was highly experienced on these kinds of vessels and he stated that he felt confident, we did not see a reason to doubt his judgement. Especially as the vessel was, to our knowledge at the time, running smoothly without any major issues in progress.

7. There is no policy regarding pilotage. It is the Master's decision. Did the Captain know about this? How could he be aware of this?

There is no policy on pilotage, the decision rests with the Master. If a pilot is compulsory, it must be taken. Otherwise, the Captain must ensure additional precautions. The Captain was responsible for knowing this through Official nautical precautions. If he requested a pilot, it was his right. This is common practice on these kind of vessels of which the Captain must have been well aware.

6.2 Overwegingen

De bezwaren van de inspecteur zijn gegrond. Betrokkene heeft alle bezwaren erkend en er is steunbewijs. De uitleg die betrokkene heeft gegeven voor zijn handelen/nalaten, leidt niet tot een ander oordeel.

Het is belangrijk dat er familiarisatie plaatsvindt als een kapitein nieuw is aan boord van een schip en dat niet eerder wordt uitgevaren dan wanneer die is afgerond. Betrokkene heeft echter het aanbod van zijn voorganger om hem te familiariseren niet aangenomen. Dat had hij wel moeten doen, nu hij voor het eerst aan boord kwam op een voor hem nieuw schip van een voor hem nieuwe scheepsbeheerder. Als hij te moe was om de overdracht tot zich te nemen, had hij de maatregel moeten nemen om het schip niet te laten uitvaren. Mogelijk heeft ook de scheepsbeheerder hier een rol in gespeeld. Zoals aangevoerd door de inspecteur had de scheepsbeheerder bijvoorbeeld een overlapperiode van een paar dagen kunnen inlassen met de af te lossen kapitein. De scheepsbeheerder is in de tuchtprocedure echter geen partij. Daarbij is betrokkene als kapitein eindverantwoordelijk om erop toe te zien



dat de bemanning (inclusief zichzelf) is berekend op het verrichten van de werkzaamheden aan boord.

Vast staat dat betrokkene een reis heeft ondernomen, waarbij niet alle benodigde (detail)kaarten aan boord waren. De tweede stuurman had niet alle (detail)kaarten besteld, danwel alle permits geactiveerd. Betrokkene verklaart dat hij daar geen erg in had, omdat er “items in de winkelwagen aanwezig waren” en dat het programma daarom aangaf dat alles was besteld. Betrokkene had dat als kapitein en eindverantwoordelijke voor de reisvoorbereiding wel moeten opmerken, toen hij de kaarten voorafgaand aan de reis controleerde.

Ook staat vast dat betrokkene in de Odense fjord tot vlak vóór de gronding op een kustkaart navigeerde, omdat de meer gedetailleerde aanloopkaart ontbrak. Betrokkene had bij het navigeren echter wel van die gedetailleerde kaart gebruik moeten maken.

Uit de filmbeelden is af te leiden dat betrokkene in de Odense Fjord tot vlak vóór de gronding noch aan de lichtenlijnen noch aan de navigatieboeien voldoende aandacht heeft besteed. Op een gegeven moment zag hij een kleine navigatieboei aan zijn stuurboordzijde en raakte hij gedesoriënteerd. Betrokkene lichtte toe op de zitting dat de kleine navigatieboeien slecht zichtbaar waren met het oog en op de radar. Betrokkene had die kleine boeien echter wel in de gaten moeten houden.

Tot slot staat vast dat betrokkene geen gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om een loods te bestellen, terwijl hij vermoeid was, niet kon inzoomen op een gedetailleerde (aanloop-) zeekaart en hij zijn twee stuurlieden niet capabel vond. Betrokkene had dat wel kunnen en moeten doen. Dat hij vermoeid en gefrustreerd was, zoals betrokkene aangeeft, is geen argument om niet een loods in te schakelen. Het is juist een reden om dat wel te doen.



Bovenstaande omstandigheden hebben (in)direct bijgedragen tot de gronding.

6.3 De tuchtmaatregel

Het tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met gronding als gevolg.

Anders dan waar de inspecteur aanvankelijk vanuit ging, maakt betrokkene nog gebruik van zijn vaarbevoegdheid. Betrokkene heeft op de zitting verklaard dat hij nu voor de kustwacht in het Caribisch gebied vaart. Ook heeft hij verklaard dat zijn vaarbevoegdheid verloopt in november dit jaar en dat hij deze waarschijnlijk zal verlengen. In lijn met andere uitspraken van het tuchtcollege is schorsing van de vaarbevoegdheid dan passender dan een geldboete.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de omstandigheid dat betrokkene het tuchtcollege heeft laten weten dat hij lering heeft getrokken uit het ongeval (zijn e-mail van 15 september 2025) en dat ook de tweede stuurman de reisvoorbereiding niet goed heeft gedaan, ziet het tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

7. **De beslissing**

Het tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twee weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een week 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. W. van der Velde, voorzitter, W.A. Barten en O.F.C. Magel, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla, secretaris, en uitgesproken op de openbare zitting van 27 maart 2026.

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.