UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 30 OKTOBER 2026 (NR. 7 VAN 2026) IN DE ZAAK 2026.V2-AMADEUS SILVER

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht (hierna: de inspecteur);

tegen

R. de J.,
betrokkene,
raadsvrouwen: mr. V. van der Kuil en mr. V.S. Vogel.

1. De zaak in het kort

1.1 Deze zaak gaat over een ongeval aan boord van het vrachtschip Amadeus Silver op 10 december 2025. Het schip lag op dat moment in dok in Szczecin (Polen). Het slachtoffer, betrokkene zelf, was op het moment van het ongeval werkzaamheden aan het uitvoeren met ‘brake cleaner’ en doeken. Deze werkzaamheden vonden plaats in de sump tank. Betrokkene heeft op een gegeven moment zijn bewustzijn verloren. Nadat verse lucht via een slang de tank in is geblazen, betrokkene werd aangeraakt en zijn naam werd geroepen, is betrokkene bijgekomen en zelf de sump tank uitgeklommen. Betrokkene heeft geen blijvend letsel aan het ongeval overgehouden.

1.2 De inspecteur verwijt de betrokkene te hebben gehandeld in strijd met goed zeemanschap. Het bezwaar bestaat uit verschillende elementen. Zo

heeft betrokkene op 10 december 2025 (en ook die dag ervoor) nagelaten vooraf de Checklist ‘enclosed space entry’ inclusief ‘permit to work’ na te lopen en in te vullen, ging hij de sump tank in zonder dat die tank direct vooraf mechanisch geventileerd was en zonder dat de atmosfeer in de tank vooraf gemeten was. Verder gebruikte betrokkene in de sump tank ‘brake cleaner’, een zeer licht ontvlambare aerosol dat slaperigheid of duizeligheid kan veroorzaken, zonder daarbij een gasmasker te dragen.

1.3 Het Tuchtcollege acht het bezwaar gegrond en legt betrokkene de maatregel op van een schorsing van de vaarbevoegdheid voor de duur van vier (4) weken, waarvan drie (3) weken voorwaardelijk.

2. Het verloop van de procedure

2.1 Bij een door het Tuchtcollege op 13 maart 2026 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft de inspecteur verzocht om tuchtrechtelijke behandeling van een bezwaar tegen betrokkene als eerste stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Amadeus Silver.

2.2 Hierop heeft het Tuchtcollege bij brief van 17 maart 2026 aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

2.3 Van de zijde van betrokkene is – na daartoe verkregen uitstel – op 5 juni 2026 een verweerschrift ontvangen.

2.4 De mondelinge behandeling van de zaak heeft plaatsgevonden op vrijdag 18 september 2026 om 10.30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam. Voor verzoeker is de inspecteur verschenen, vergezeld van een collega senior inspecteur. Betrokkene is verschenen. Hij werd bijgestaan door zijn raadsvrouwen.

3. De aanleiding

3.1 Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het hiervoor (onder 1) omschreven ongeval.

3.2 De Amadeus Silver (IMO nummer 9374909) is een Nederlands vrachtschip (kruiplijncoaster) van rederij De Bock Maritiem B.V. te Alkmaar. Het schip is in 2011 gebouwd, is 87,5 meter lang en 11,3 meter breed en heeft een GT van 1767.

4. Het bezwaar van de inspecteur

4.1 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 41 Wet bemanning zeeschepen).

Concreet bestaat het bezwaar uit de volgende elementen:

1. Betrokkene ging op 9 en 10 december 2025 de sump tank in zonder vooraf de Checklist ‘enclosed space entry’ inclusief ‘permit to work’ na te lopen en in te vullen;
2. Betrokkene ging op 10 december 2025 de sump tank in zonder dat die tank op die dag vooraf mechanisch geventileerd was;
3. Betrokkene ging op 10 december 2025 de sump tank in zonder dat de atmosfeer in die tank vooraf gemeten was;
4. Betrokkene gebruikte op 10 december 2025 in de sump tank zonder bescherming van de ademhalingswegen (gasmasker) ‘brake cleaner’, een zeer licht ontvlambare aerosol dat slaperigheid of duizeligheid kan veroorzaken. In het bijhorende veiligheidsinformatieblad staat dat ook. En daarin staat ook dat, bij ontoereikende ventilatie, voor de bescherming van de ademhalingswegen een gasmasker gebruikt moet worden.

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

Arbeidsomstandighedenwet
artikel 11. Algemene verplichtingen van de werknemers
De werknemer is verplicht om in zijn doen en laten op de arbeidsplaats, overeenkomstig zijn opleiding en de door de werkgever gegeven instructies, naar vermogen zorg te dragen voor zijn eigen veiligheid en gezondheid en die van de andere betrokken personen. Met name is hij verplicht om:

a. arbeidsmiddelen en gevaarlijke stoffen op de juiste wijze te gebruiken;
b. de hem ter beschikking gestelde persoonlijke beschermingsmiddelen op de juiste wijze te gebruiken en na gebruik op de daartoe bestemde plaats op te bergen, een en ander voor zover niet krachtens deze wet is bepaald dat werknemers niet verplicht zijn beschermingsmiddelen als vorenbedoeld te gebruiken;
c. mede te werken aan het voor hem georganiseerde onderricht bedoeld in artikel 8;
d. de door hem opgemerkte gevaren voor de veiligheid of de gezondheid terstond ter kennis te brengen aan de werkgever of degene die namens deze ter plaatse met de leiding is belast;

SOLAS
Chapter XI-1: special measures to enhance maritime safety
Regulation 7 – atmosphere testing instruments for enclosed spaces
Every ship to which chapter I applies shall carry an appropriate portable atmosphere testing instrument or instruments*. As a minimum, these shall be capable of measuring concentrations of oxygen, flammable gases or vapours, hydrogen sulphide and carbon monoxide prior to entry into enclosed spaces**. Instruments carried under other requirements may satisfy this regulation. Suitable means shall be provided for the calibration of all such instruments.

Resolution A.1050(27) Revised recommendation for entering enclosed spaces
aboard ships

2. Definitions

2.1 Enclosed space means a space which has any of the following characteristics:

.1 limited openings for entry and exit;

.2 inadequate ventilation; and

.3 is not designed for continuous worker occupancy,

and includes, but is not limited to, cargo spaces, double bottoms, fuel tanks, ballast tanks, cargo pump-rooms, cargo compressor rooms, cofferdams, chain lockers, void spaces, duct keels, inter-barrier spaces, boilers, engine crankcases, engine scavenge air receivers, sewage tanks, and adjacent connected spaces. This list is not exhaustive and a list should be produced on a ship-by-ship basis to identify enclosed spaces.

2.2 Adjacent connected space means a normally unventilated space which is not used for cargo but which may share the same atmospheric characteristics with the enclosed space such as, but not limited to, a cargo space accessway.

2.3 Competent person means a person with sufficient theoretical knowledge and practical experience to make an informed assessment of the likelihood of a dangerous atmosphere being present or subsequently arising in the space.

2.4 Responsible person means a person authorized to permit entry into an enclosed space and having sufficient knowledge of the procedures to be established and complied with on board, in order to ensure that the space is safe for entry.

2.5 Attendant means a person who is suitably trained within the safety management system, maintains a watch over those entering the enclosed space, maintains communications with those inside the space and initiates the emergency procedures in the event of an incident occurring.

STCW code – part A, Chapter VI/1 – Mandatory minimum requirements for safety familiarization, basic training and instruction for all seafarers
Table A-VI/1-4 Specification of minimum standard of competence in personal safety and social responsibilities:
Column 2 – Knowledge, understanding and proficiency – Precautions to be taken prior to entering enclosed spaces

ISM code – Chapter 7 – Shipboard operations
The Company should establish procedures, plans and instructions, including checklists as appropriate, for key shipboard operations concerning the safety of the personnel, ship and protection of the environment. The various tasks should be defined and assigned to qualified personnel

4.3 Als maatregel eist de inspecteur in het verzoekschrift een ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van vier (4) weken, waarvan twee (2) weken voorwaardelijk. Ter zitting constateert de inspecteur dat betrokkene zich zeer schuldbewust toont en wijzigt om die reden deze eis in een ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van vier (4) weken, waarvan drie (3) weken voorwaardelijk.

5. Het standpunt van betrokkene

5.1 Betrokkene erkent dat alle elementen van het bezwaar van de inspecteur juist zijn, met dien verstande dat hij – in afwijking van zijn schriftelijke verklaring – ter zitting heeft verklaard dat hij niet op 9 december 2025 in de sump tank is geweest. Hij heeft in de haast en met de bedoeling om het juiste te doen niet stilgestaan bij de voorgeschreven veiligheidsprotocollen die hij van tevoren had moeten doorlopen en die hem wel bekend zijn. Hij heeft gehandeld vanuit zijn behoefte te willen helpen en om het probleem van de vuile tank zo snel mogelijk op te lossen, iets wat de Special Purpose Engineer (SPE) ook van hem vroeg. Betrokkene is enorm geschrokken van het incident en is zich ervan bewust dat dit nooit meer mag gebeuren. De omstandigheid dat er destijds een surveyor van Bureau Veritas

aanwezig was en dat betrokkene aanspreekpunt was voor deze surveyor, zorgde voor extra drukte naast zijn normale werkzaamheden. Ook was betrokkene relatief jong en onervaren, ook met werken in een sump tank. Het heeft dan ook niet geholpen dat de kapitein hem geen steun/begeleiding heeft geboden.

5.2 Door betrokkene en zijn werkgever De Bock Maritiem B.V. is er inmiddels een aantal maatregelen getroffen. Zo heeft betrokkene een andere plaatsing gekregen, namelijk als tweede stuurman op de chemicaliëntanker Amadeus Titanium. Op dit schip zijn, vanwege de bijzondere en gevaarlijke aard van de lading, nog meer veiligheidsprotocollen van toepassing. Betrokkene wordt onder begeleiding van een eerste stuurman aangeleerd om scherper en consequenter te zijn. Hij merkt thans ook bij zichzelf dat hij een stuk rustiger en minder impulsief is. Het incident is ook uitgebreid geëvalueerd binnen De Bock Maritiem B.V. Betrokkene doet nu tijdens 'crewingsweken' zijn verhaal aan collega's, zodat iedereen zich ervan bewust is wat er is misgegaan en hoe dit in het vervolg kan worden voorkomen. Verder is het gebruik van de Last Minute Risk Analysis-kaarten opnieuw op grote schaal onder de aandacht gebracht binnen De Bock Maritiem B.V. Deze kaarten moeten ervoor zorgen dat iemand 'pas op de plaats maakt' voordat er wordt gehandeld.

5.3 Wat betreft de verzochte maatregel is betrokkene van mening dat deze niet in verhouding staat tot de mate van ernst van normschending en tot hem in persoon. Zo heeft hij immers enkel zichzelf in gevaar gebracht, is hij zelf uit de sump tank geklommen, is er geen schade aan het schip of derden en is er ook geen blijvend letsel. Betrokkene verwijst in dit kader nog naar eerdere (recente) uitspraken van dit Tuchtcollege waarbij lichtere maatregelen voor vergelijkbare normschendingen zijn opgelegd (2025.V4-VB Seal en 2025.V1,2,3-Eems Warrior) of waarin juist een ontzegging van de vaarbevoegdheid werd opgelegd maar waarbij het steeds ging over zaken waarbij de gevolgen vele malen ernstiger waren en ook anderen met die gevolgen te maken kregen (2025.V6-Amadeus Gold, 2025.V5-Confidence,

2024.V6-COS Master, 2024.V3 en 4-Stavfjord en 2022.V5-Sydborg). Bovendien heeft betrokkene zich ook telkens bewust getoond van zijn fouten en heeft hij zich actief ingezet om ervoor te zorgen dat hij zichzelf of anderen nooit meer in dezelfde situatie zal plaatsen.

6. De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het door de inspecteur aangevoerde bezwaar tegen het handelen/nalaten van betrokkene neemt het Tuchtcollege onder meer de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend, zakelijk en samengevat weergegeven:
Het is juist dat wij op 9 en 10 december 2025 met het schip Amadeus Silver in Szczecin, Polen, in dok lagen. Het was de eerste keer dat ik als eerste stuurman met een schip in dok lag. Wij moesten regulier groot onderhoud plegen. Ik moest, anders dan de vorige keren als stagiair en tweede stuurman, het allemaal écht zelf doen. Ik kreeg wel hulp van kantoor, maar moest meer leiding geven. Ik vond dat soms vrij lastig. Ik was veel heen en weer aan het rennen en ben toen vergeten om de procedures te volgen. Voor mij was het ook de eerste keer dat ik in een sump tank werkte. Daarvoor heb ik wel in tanks gewerkt, maar dat waren dan ballasttanks, fuel tanks of vers watertanks.

Desgevraagd laat ik u het volgende weten over de werkzaamheden die plaatsvonden op 9 en 10 december 2025.
Op 9 december 2025 hebben wij een werkbijeenkomst gehouden waarbij de gehele bemanning en de kapitein aanwezig waren. Er is toen inderdaad besproken dat er in een besloten ruimte gewerkt zou worden. Vanuit kantoor was gezegd dat de sump tank moest worden schoongemaakt. Voor zover ik mij kan herinneren hadden we de avond van te voren al de sump tank opengemaakt en geventileerd. De volgende ochtend hebben we nog olie uit de tank gepompt, want er zat nog veel olie in. In de avond is men de tank

ingegaan. Er is eerst goed doorgemeten. Een Indonesiër is vervolgens de sump tank ingegaan met een meter. Er stonden twee mannen stand-by. Ik ben die dag niet in de sump tank geweest om schoon te maken. De resultaten van het schoonmaken (door middel van door mij gemaakte foto's van de sump tank) heb ik gedeeld met de Special Purpose Engineer (SPE), die destijds ook aan boord van het schip was. De SPE was aan boord om te helpen. Hij ging namelijk het onderhoud doen waarvan ik wat minder verstand had. Volgens de SPE was de tank nog niet schoon genoeg en is besloten de volgende dag verder te gaan.
Op 10 december 2025 hebben we in de ochtend eerst weer een werkbijeenkomst gehad, waarbij de gehele bemanning en de kapitein aanwezig waren. Er is toen, net als op 9 december 2025, geen gebruik gemaakt van de 'enclosed spaces permits' en 'work permits'. Ik ben dat vergeten. Er zijn die dag collega's gaan schoonmaken in de tank, maar het resultaat was nog steeds niet goed. Ik weet niet meer of die collega's toen het zuurstofgehalte in de tank hebben gemeten en of ze die meter ook mee hadden. Uiteindelijk had ik besloten om dan maar zelf de tank in te gaan met collega's stand-by. Ik heb toen - door alle drukte - nagelaten een nieuwe procedure te volgen. Ik had mijn andere onderhoud wat ik aan het doen was. Ik heb toen niet geventileerd en ook niet gemeten. In overleg met de superintendent was besloten om 'brake cleaner' te gebruiken. Ik heb er eerder mee gewerkt. Dat was inderdaad in de buitenlucht. Ik wist wel dat dit spul licht ontvlambaar was, maar niet dat het ook zuurstof ontnemend kon zijn. De collega's hebben die ochtend niet met dit spul gewerkt.

Op andere vragen van uw Tuchtcollege antwoord ik als volgt.
Ik erken alle door de inspecteur aan mij gemaakte verwijten.
De 'Safety Data Sheets' van de 'brake cleaner' lagen in een map op de brug.
Ik was nog niet helemaal 'bij' toen ik de tank was uitgeklommen. Ik hoorde twee keer mijn naam, ben toen naar buiten geklommen en dacht dat het koffietijd was. Uiteindelijk ben ik ter controle naar het ziekenhuis gegaan en daar kwam ik weer echt bij bewustzijn.

Ik heb geen cursus voor gasmetingen gehad. Als je online trainingen zou willen volgen, dan kan dat gewoon. Wij hebben geen matrix. Wel hebben wij 'drills' aan boord. Ik beschouwde mezelf toen als 'competent persoon', zoals omschreven in Safety Management System. Ik heb het werk immers goed geleerd tijdens mijn stage en de keren ervoor.
Verder heb ik meerdere keren 'tank entry' gedaan en vond ik dus dat ik in principe genoeg had aan hetgeen tijdens de 'toolbox meetings' was besproken, namelijk dat alle maatregelen moeten worden genomen om de sump tank veilig te betreden en veilig schoon te maken.
Wat betreft 'risk management'; over de gevaren/wat er kon gebeuren hebben we tijdens de werkbijeenkomsten met elkaar gesproken.
De kapitein was destijds één of twee weken aan boord en ik kende hem nog niet. Hij had niet eerder bij De Bock Maritiem B.V. gevaren. Ik had het gevoel dat hij soms wat afwezig was. Zo kwam hij wat later op de brug, enzovoorts. De kapitein had niet aan mij gemeld dat hij toen eigenlijk ziek was. Ik vond het soms wat lastig dat ik de kapitein nog van alles moest uitleggen. Ik heb in die zin wel steun gemist van de kapitein aan boord, voornamelijk op het gebied van procedures.
Ook voelde ik veel druk, omdat de destijds op het schip aanwezige strenge surveyor veel van mij vroeg.
Ik maak anderen geen verwijt; ik had zelf goed moeten nadenken, had niet van anderen uit moeten gaan en was verstandig genoeg om de checklist in te vullen. Uiteindelijk ben ik ook zelf die tank ingestapt en heb ik het zelf allemaal gedaan.

B. De melding van De Bock Maritiem B.V. aan ILT van 10 december 2025, voor zover inhoudend (bijlage 4 bij het verzoekschrift):
"[…]
I would like to inform you that we just had a medical incident on our vessel Amadeus Silver […].
The chief officer has briefly lost conscientiousness while working in a tank. He quickly regained conscientiousness and climbed out of the tank by him self.

[…]"

C. De 'Master's Statement' (revised on 11/12 2025), voor zover inhoudend (bijlage 7 bij het verzoekschrift):
"On 10/12 2025 at 09:25 Hrs AM while I was on the aft deck I was informed by our Indonesian crew that our Chief Officer […] was unconscious in the sump tank.
Next I immediately informed our superintendent, who phoned for help with number 112. At the same time at the tank we blew more air inside of it by hose and at the same time one crew member form outside of this small thank touched [Chief Officer] and he woke up and next climbed out of the tank by himself. In the meantime we also carried oxygen to the entrance of the tank. Next the fire brigade arrived, but then [Chief Officer] was already out of the tank. Next also an ambulance arrived and [Chief Officer] had a check up into the ambulance. Next also the police arrived with 2 men and they asked questions about what happened, the also asked my name and the name of our super intendent. The policemen also did an alcohol test and it was confirmed that [Chief Officer] had not used any alcohol prior to the incident. At 10:15 Hrs the ambulance left with [Chief Officer] inside for a full check up at a hospital ashore.
On the same day at 16:15 hours [Chief Officer] came back on board from the hospital and he was looking okay again after being fully examined."

D. De 'Chief Officer Statement', voor zover inhoudend (bijlage 8 bij het verzoekschrift):
"Onboard of MV Amadeus Silver
Location Szcettin 9 and 10 December
[…]
9th December
07:00 – 07:30 daily toolbox cleaning on request of SPE (special purpose engineer) open sump tank
08:15 opened sump tank found out that there still was oil inside and we make standby to pump it empty

15:00 tank completely empty by oil and vacuum only aft part. Guys started cleaning the aft part from manhole
17:00 I heard it was finished and went on a check. I found out that the first part was done but not in the fully inside.
17:10 – 17:45 I went inside with multi gas. All was fine and not in alarm did some cleaning took the last oil out and didn't do it with any wd40 ore brake cleaner. After this I sended some pictures to the superintendent and to SPE. They sayed it wasn't clean enough and we decided to clean the next day. Because so everybody can have a good rest because another busy day was waiting for us
10th December
07:00 – 07:30 daily toolbox continues cleaning this sumptank. 2 guys cleaning it and 1 standby.
08:00 till 08:30 I was taking out the oil out of the steering gear 2 and because there was not a fully charged battery I decided to make a round. And went to engine room to check the progress. They said the sump tank was finished. The guys only cleaned inside the manhole what I could see. Here was no gas detector in use. Then I took some pictures and discussed it with superintendent. He said it needed to be cleaner.
I know that I entered the tank about 9 clocks. There was the OS standby, and the ab was with me in the tank. This was the same situation as yesterday. We cleaned today with brake cleaner. I was thinking its already open for almost 24 hours constantly air flowing and yesterday I was on the same spot. It will be fine. I cleaned a bit with brake cleaner and rags. I know the AB was here the whole time. Because sometimes we talked a bit to check we are both fine. After that I don't know anything anymore. I came outside the tank thinking it was time for coffee. When I came outside, I saw a lot of people, and I was thinking it was coffee time. Directly SPE was saying sit down and I was thinking what is happening. For my feeling I was hallucinating a lot. Thinking that I was fine, but I wasn't. After that I came outside by myself. I saw the fire department arriving checking if I was fine. Still didn't know what completely happened. But I heard in some noises that I was unconscious. After that I came in ambulance checking everything. From this I don't know that much.

Only that they wanted to take me to the hospital. Checking if I got any damage on my lungs and heart. Then I arrived in the hospital. They checked everything and all was fine. Only that I needed to take some rest for the day. This was good news
15:15 I got released from hospital 30 minutes later superintendent arrived.
15:15 – 15:45 Here we were driving home with the superintendent. We had some talks about how we can improve in this as a vessel. Because here went a lot wrong. The first one was no permit to work was filled in by me as C/O. After that no oxygen meter was used. After later inspection this one got found out defect from the day before.
Also, what I heard that a bottle of brake cleaner was completely empty. If this was leaking ore, make empty when I went unconscious this is unknown. We also will do a enclosed space drill how to fill in this permit to work. And we will talk about it in the meeting for the next day"

E. 'Safety Management System'- procedures (bijlage 14 bij het verzoekschrift), waarin (onder 2d) is opgesomd dat moet worden gecontroleerd of de 'enclosed/confined spaces' voldoende zijn geventileerd en zo niet dat deze enkel mogen worden betreden met een 'breathing apparatus'.

F. Oningevulde 'Checklist enclosed space entry dry cargo', die tevens als 'Permit to work' dienst doet (bijlage 15 bij het verzoekschrift) en waarin staat vermeld dat 'the Master or substitute' de betreffende controles moet uitvoeren.

G. 'Risk Inventory and Evaluation' ten aanzien van 'enclosed spaces' (3.45-3.48) van de Amadeus Silver (bijlage 16 bij het verzoekschrift), waarin op systematische wijze alle veiligheids- en gezondheidsrisico's aan boord van het schip, inclusief de maatregelen om deze risico's te beheersen, staan beschreven. In het bijzonder staat in 3.48 vermeld dat ten aanzien van werken in een ruimte met het risico van verstikking en/of vergiftiging een

‘enclosed entry procedure’ en een ’permit to work’ procedure is geïmplementeerd.

H. Het veiligheidsinformatieblad van de gebruikte ‘Eurol Brake Cleaner Spray 500ML’ (bijlage 19 bij het verzoekschrift), waarin staat vermeld dat het een zeer licht ontvlambare aerosol betreft (H222) dat slaperigheid of duizeligheid kan veroorzaken (H336) en (op pagina 8/17 van bijlage 19) dat bij ontoereikende ventilatie een geschikt ademhalingsapparaat (gasmasker met filter AX) moet worden gebruikt.

7. Het oordeel van het Tuchtcollege over de gegrondheid van het bezwaar van de inspecteur

Op grond van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak gebleken dat alle door de inspecteur genoemde elementen van het bezwaar juist zijn en dat het bezwaar gegrond is.

Hoewel het Tuchtcollege het begrijpelijk acht dat deze jonge en relatief onervaren betrokkene vanuit de kapitein onvoldoende steun en begeleiding heeft ervaren, was hij als eerste stuurman wél verantwoordelijk voor het veilig organiseren en uitvoeren van de werkzaamheden in de betreffende sump tank.

Vaststaat dat op 9 en 10 december 2025 de voor het betreden van een besloten ruimte voorgeschreven Checklist ‘enclosed space entry’ en het bijbehorende ‘permit to work’ door betrokkene niet zijn nagelopen en ingevuld. Dat geldt eveneens voor het moment waarop de werkzaamheden een andere invulling kregen doordat betrokkene op instructie van de superintendent gebruik moest maken van ‘brake cleaner’. Juist vanwege deze gewijzigde omstandigheden had van betrokkene mogen worden verwacht dat hij opnieuw een risicoafweging zou maken en zou nagaan welke veiligheidsmaatregelen noodzakelijk waren.

Eveneens is nagelaten om op 10 december 2025 de besloten ruimte opnieuw vooraf mechanisch te ventileren en om opnieuw de atmosfeer te meten. Tot slot is nagelaten om de noodzakelijke beschermingsmiddelen te gebruiken. Betrokkene erkent dat en verwijt zichzelf ook dat hij dit niet heeft gedaan.

Dit alles levert een overtreding op van het voorschrift van artikel 41 van de Wet Bemanning Zeeschepen in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als scheepsofficier 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 of het scheepvaartverkeer.

8. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als eerste stuurman, met het ongeval als gevolg.

Betrokkene heeft grote fouten gemaakt rondom het schoonmaken van de sump tank. Anders dan betrokkene meent, heeft het niet in zijn invloedsfeer gelegen dat het in dit geval goed is afgelopen. Weliswaar is hij zelf uit de sump tank geklommen, maar het waren de andere aanwezigen die dat mogelijk hebben gemaakt door te handelen zoals ze hebben gedaan. Daarnaast heeft betrokkene wel degelijk anderen in gevaar gebracht, te weten de bemanningsleden die op 9 en 10 december 2025 eveneens in de sump tank hebben gewerkt zonder dat daaraan voorafgaand de juiste procedures zijn gevolgd.

Een schorsing van de vaarbevoegdheid is daarom op zijn plaats.

Bij het bepalen van de duur ervan weegt het Tuchtcollege in het voordeel van betrokkene mee dat hij zich uitermate verantwoordelijk voelt voor het ongeval, lering heeft getrokken uit het voorval en samen met De Bock Maritiem B.V. allerlei maatregelen heeft getroffen om een dergelijk voorval in de toekomst te voorkomen. Daarin wordt ook aanleiding gezien om de

schorsing van de vaarbevoegdheid voor een groot deel voorwaardelijk op te leggen.

De afdoening is daarmee conform de (ter zitting gewijzigde) eis van de inspecteur.

9. Aandachtspunten voor de praktijk

Het Tuchtcollege ziet aanleiding om enkele aandachtspunten voor de praktijk te benoemen.

Allereerst acht het Tuchtcollege het aangewezen dat er binnen rederijen altijd een trainingsmatrix is opgesteld voor medewerkers met daarin vermeld *verplichte* cursussen ten aanzien van het betreden van besloten ruimten en het werken met gasmeetapparatuur en het onderhoud daarvan. Op die manier kan de veiligheid aan boord blijven gewaarborgd.

Verder benadrukt het Tuchtcollege het belang van een zorgvuldige risico-inventarisatie voorafgaand aan de werkzaamheden. Een dergelijke inventarisatie dient tijdig en serieus te worden uitgevoerd en gezamenlijk te worden besproken met de betrokken bemanningsleden.

10. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier (4) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing drie (3) weken 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. R.P. van Campen, voorzitter, O.F.C. Magel en A.W. Taekema, leden, in aanwezigheid van mr. E.M. Dooting als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 30 oktober 2026.

R.P. van Campen
voorzitter

E.M. Dooting
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.