

TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAARVERSLAG 2025



TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Damrak 387, 1012 ZJ Amsterdam

Telefoonnummer : 020 – 622 04 77

E-mailadres : secretariaat@tuchtcollegevoordescschipvaart.nl

Website NL : www.tuchtcollegevoordescschipvaart.nl

Website ENG : www.mdcn.nl

**TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART**



JAARVERSLAG 2025

INHOUD

Algemeen	5
Nieuwe zaken en afgehandelde zaken	7
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2025	8
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2025	19



ALGEMEEN

Het jaar 2025 was voor het tuchtcollege geen doorsnee jaar. In de eerste plaats was er de inwerkingtreding per 1 juli 2025 van de **Wet bemanning zeeschepen**, met een nadere uitwerking in het **Besluit bemanning zeeschepen** en de **Regeling bemanning zeeschepen**. Deze nieuwe wet, die de positie en het gezag van de kapitein versterkt, vervangt de Wet zeevarenden en vormt nu de wettelijke basis van het tuchtcollege en het maritieme tuchtrecht. Inhoudelijk zijn er voor het tuchtrecht geen grote wijzigingen. De norm, waaraan getoetst wordt, is ongewijzigd 'goed zeemanschap' gebleven. Kleine aanpassingen zijn er wel. Zo is het aantal (plaatsvervangende) leden uitgebreid, mogen nu alle plaatsvervangende leden een stem uitbrengen bij het nemen van een beslissing, is verduidelijkt dat het vooronderzoek, behalve ambtshalve, ook op verzoek kan worden ingesteld, is vastgelegd dat zittingen digitaal kunnen worden gehouden en is de maximaal op te leggen geldboete verhoogd. Ook biedt de nieuwe wet de mogelijkheid om een bijzondere voorwaarde te verbinden aan een voorwaardelijk opgelegde sanctie. De verruiming van het sanctiepakket laat onverlet dat het primaire doel van het tuchtrecht niet is het bestraffen van de individuele kapitein of scheepsofficier, maar het bewaken en bevorderen van de kwaliteit van de beroepsuitoefening en van de daarbij passende beroepseer. Dienstig aan dat doel is het registreren en op de website van het tuchtcollege publiceren van '**Aandachtspunten voor de praktijk**'.

De nieuwe wet was aanleiding om het reglement van het tuchtcollege te actualiseren. Daarbij is dankbaar gebruik gemaakt van de input van ketenpartners. Het **Reglement** is te vinden op de website van het tuchtcollege.

Bijzonder was verder de werving van een groot aantal nieuwe leden. Gelukkig werd er vanuit de beroepsgroep ruim gesolliciteerd, door ook telkens geschikte kandidaten. Dank daarvoor. Dank ook voor de langjarige inzet van de vertrokken leden: schippers S. Kramer, H. Schaap, J.L. Schot en J.K.J. Bout, hwtk J.W.T.C de Vreugd, kapitein C.R. Tromp en reder C.J.M. Schot. Verderop in dit jaarverslag is de nieuwe samenstelling van het tuchtcollege opgenomen.

De meest memorabele gebeurtenis was zonder twijfel het vertrek van de alom geprezen voorzitter Peter Santema eind 2025. Hij stond zeven jaar aan het roer van het tuchtcollege. Hij wist meerdere bestuurlijke en procesmatige vernieuwingen te realiseren en haalde de banden met ketenpartners aan. Door dicht bij de beroepsgroep te staan en laagdrempelig contact te onderhouden met toezichthoudende/vervolgende instanties, de betrokken brancheorganisaties en beroepsbeoefenaars in de maritieme praktijk, blijft het tuchtcollege op de hoogte van wat er speelt. Het draagt ook bij aan de zichtbaarheid van het college. Het tuchtcollege is Peter Santema dankbaar voor het inzetten van zijn energie en denkkraft. Voor mij is het een eer om – gesteund door een sterk team – het roer te mogen overnemen.

Wat de instroom en afdoening van zaken betreft was 2025 een gemiddeld jaar. Er werden 10 nieuwe zaken ingeschreven en in 6 zaken werd uitspraak gedaan. In dit jaarverslag zijn samenvattingen opgenomen van de afgehandelde zaken. Op www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl is de volledige tekst van de uitspraken te vinden. In een van de zaken (2025 V1) komt het verschil tussen de strafrechtelijke afdoening (de bestrafing) en het doel van de tuchtprocedure (kort gezegd: de kwaliteitsbewaking) nog eens goed tot uitdrukking. De inspecteur had die zaak, waarin geen sanctie werd geëist, aangebracht om een uitspraak in het belang van de beroepsgroep te verkrijgen.

Als vermeldenswaardige gebeurtenissen worden verder nog genoemd:

- de geslaagde en leerzame ledendag van het tuchtcollege in mei in de Beurs van Berlage, inclusief rondleiding in de beurs, met lezingen over varen op methanol en over Sensorium-C (hoe belastingen in de stapels en krachten in de sjorringen in real-time kunnen worden berekend);
- een bezoek aan de Dienst der Hydrografie van het Ministerie van Defensie, waar de voorzitters en secretarissen zijn bijgeschoold op het gebied van onder meer de papieren zeekaart;
- het bijwonen van een symposium dat was georganiseerd door de NVKK en de KVNR over Security Infrastructuur Noordzee;
- de netwerkbijeenkomst van de KVNR over onder meer 'Moderniseren van wet- en regelgeving';
- de overleggen met ketenpartners (in welk verband kennis is gemaakt met Ed Barsingerhorn, de nieuwe voorzitter van de NVKK, en Sascha Meijer, de nieuwe voorzitter van Nautilus en tot slot: het [interview door Schuttevaer](#) van Ellis Doeve en Kiki Bouchla van het tuchtcollege naar aanleiding van het jaarverslag over 2024.



Hans van der Klooster
voorzitter

NIEUWE ZAKEN EN AFGEHANDELTE ZAKEN

Jaar	Verzoeken van de minister	Klachten	Voor-onderzoeken	Aantal zaken afgedaan bij voorzitters-beschikking	Aantal zaken uitspraak
2010	8	0	4	0	0
2011*	2	1	1	1	6
2012	7	0	2	1	6
2013	10	0	0	0	6
2014*	5	0	0	0	12
2015	10	0	0	0	6
2016	10	0	0	0	6
2017	10	0	0	0	12
2018	13	0	0	0	12
2019	3	0	1	0	7
2020	12	0	0	0	5
2021	5	1	1	0	14
2022	12	0	0	0	7
2023	14	0	0	0	14
2024	6	0	0	0	12
2025	10	0	0	0	6
Totaal	137	2	9	2	131

*In 2011 is één zaak door de minister ingetrokken en in 2014 werden twee zaken door de minister ingetrokken.

UITSPRAKEN VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2025

In alle zaken ging het om de vraag of er sprake was van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die de betreffende kapitein of scheepsofficier als een goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer in de zin van artikel 55a Wet zeevarenden en met ingang van 1 juli 2025 van artikel 41 lid 1 Wet bemanning zeeschepen.

COS MASTER

UITSPRAAK VAN 11 APRIL 2025
NR. 1 VAN 2025
ZAAK 2024.V6 - COS MASTER

Betrokkene: kapitein

Deze zaak ging over de crewtender COS Master, die op 6 augustus 2024 onderweg was van Oostende naar offshore windpark Borssele. Er waren 3 bemanningsleden en 13 passagiers (technici) aan boord. Het schip is in Belgische wateren over een boei (WP1) gevaren en is daarbij lek geraakt. Nadat de schade was geïnventariseerd is het schip omgekeerd en teruggevaaren naar Oostende.

Het bezwaar van de inspecteur tegen de kapitein bestond uit de volgende elementen:

1. hij had geen goede uitkijk gehouden, terwijl hij officier van de wacht was;
2. hij had de matroos van de wacht niet op de brug geroepen om een goede uitkijk te houden;
3. hij was op hoge snelheid (ca. 20 knopen) blijven doorvaren, terwijl hij zich bezighield met werkzaamheden waarbij hij niet gelijktijdig een goede uitkijk kon houden;
4. hij had de wacht aan de matroos overgedragen, die geen (Nederlandse erkenning van een buitenlands) vaarbevoegdheidsbewijs had.

De eis van de inspecteur was om de kapitein een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van zes weken, waarvan twee voorwaardelijk.

De kapitein erkende dat hij geen goede uitkijk had gehouden. Hij vond dat hij de matroos niet naar de kombuis had moeten sturen, maar op de brug had moeten laten voor het houden van een goede uitkijk. Volgens de kapitein had hij zichzelf laten afleiden door een gewijzigde opdracht en het weerbericht en had hij als gevolg daarvan de snelheid van het schip (ook) niet verminderd. De kapitein gaf aan dat hij met eigen ogen wilde zien of de matroos veilig met dertien passagiers aan boord kon terugvaren naar Oostende. De kapitein dacht, gelet op zijn ervaring met deze matroos, dat hij de brugwacht aan hem kon overlaten.

Het tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond.

Volgens het tuchtcollege had de kapitein als officier van de wacht geen goede uitkijk gehouden, had hij nagelaten de matroos van de wacht een goede uitkijk te laten houden en was hij op hoge snelheid (ca 20 knopen) blijven doorvaren. Verder was het de kapitein verboden het optreden als chef van de wacht op de brug op te dragen of te laten verrichten door bemanningsleden die tot het verrichten van die werkzaamheden niet bevoegd waren, zoals in dit geval de matroos van de wacht. Door dat toch te doen, had de kapitein tuchtrechtelijk verwijtbaar gehandeld. Daarbij kwam nog dat, anders dan de kapitein had verklaard, de matroos van de wacht gedurende 8 à 9 minuten met een snelheid van 7 knopen schuin door een verkeersscheidingsstelsel had gevaren, met alle gevolgen van dien. Er was weliswaar geen scheepvaart op dat moment, maar dat deed aan het vorenstaande niet af. De kapitein had de inspectie van de schade moeten opdragen aan de werktuigkundige (samen met de matroos) en daarbij zelf op de brug moeten blijven. Dit 'nalaten' rekende het tuchtcollege de kapitein ernstig aan.

Het tuchtcollege legde de kapitein schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van vier weken, waarvan twee voorwaardelijk. Omdat de kapitein zich tijdens het onderzoek coöperatief had opgesteld, zich bewust was van zijn tekortschieten, zich verantwoordelijk voelde voor de aanvaring en als mede-eigenaar van het schip al financieel getroffen was, was de sanctie lager dan de eis van de inspecteur.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het tuchtcollege dat bij een eenmansbezetting op de brug op bekende trajecten een extra verantwoordelijkheid geldt, vooral als er op hoge snelheid door een druk vaargebied wordt gevaren. Strikte naleving van de geldende regels is in dat geval vereist, waardoor routinematig handelen (en daarmee gevaar) zoveel mogelijk wordt voorkomen.

EEMS WARRIOR

UITSPRAKEN VAN 18 JUNI 2025

NRS. 2 T/M 4 VAN 2025

ZAKEN 2025.V1 T/M V3-EEMS WARRIOR

Betrokkenen: kapitein, eerste stuurman en tweede stuurman

Deze zaken gingen over het volgende ongeval met twee bruggen. Op 18 december 2024 was de sleepboot Eems Warrior als losse boot op weg van Eemshaven naar 's-Gravendeel. Daar zou zij een ponton ophalen. De kapitein kwam vóór het passeren van de pieren bij Hoek van Holland in de stuurhut en nam de wacht over van de chief officer, die in de stuurhut bleef. De vaart was 9 knopen. Er was geen loods aan boord, omdat dat - als losse boot en vanwege de lengte van de Eems Warrior - niet verplicht was. Voordat de Eems Warrior uit VTS-sector Maassluis voer, tussen Maassluis en de Botlek, verliet de kapitein de stuurhut om naar het toilet te gaan. De chief officer had nu de wacht en hij draaide een paar minuten later van het Scheur de Oude Maas op. Al snel passeerde hij daar de gesloten Botlekbrug waarbij de mast van de Eems Warrior de onderkant van die brug raakte. Een paar minuten later gebeurde hetzelfde, nu bij de gesloten Spijkenisserbrug, terwijl de kapitein intussen weer in de stuurhut was. De tweede stuurman had voor deze reis het voyage plan opgesteld.

DE KAPITEIN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de kapitein bestond uit de volgende elementen:

- 1 hij wist niet wat de air draft van de Eems Warrior was;
- 2 hij wist niet wat de doorvaarthoogte van de gesloten Botlekbrug en van de gesloten Spijkenisserbrug was;
- 3 hij had het passeren van de Botlekbrug en Spijkenisserbrug in gesloten of open toestand niet besproken met de chief officer, die vóór het passeren van de eerste brug de OOW werd omdat hij even naar het toilet ging;
- 4 hij had het voyage plan goedgekeurd waarin de passage van de Botlekbrug en van de Spijkenisserbrug in gesloten of open toestand niet beschreven stond;
- 5 er waren geen voorgeschreven Nautical Pilots voor de reis aan boord.

De inspecteur had gevraagd een uitspraak te doen in het belang van de beroepsgroep. Hij had geen maatregel geëist tegen de kapitein, omdat de kapitein al een transactievoorstel van de Officier van Justitie van € 609,00 had betaald uit eigen zak en dubbele vervolging op basis van dezelfde feitelijke omstandigheden niet kan (ne bis in idem-beginsel).

De kapitein had de bezwaren van de inspecteur erkend. Door de slechte weersomstandigheden en de haast die geboden was om het ponton op te halen, had hij besloten de doorvaart te versnellen. Omdat hijzelf meerdere malen deze route via de Oude Maas had gevaren vertrouwde hij op zijn ervaring. Voordat hij de stuurhut verliet voor het toiletbezoek had hij niet met de first officer be-

sproken dat de bruggen geopend dienden te worden. Hij was bereid alle verantwoordelijkheid op zich te nemen.

Het tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond.

Het schip, waarvan de air draft te hoog was, was tegen de twee bruggen gevaren. De reisvoorbereiding was gemaakt door de tweede stuurman. De kapitein had deze reisvoorbereiding voor akkoord getekend zonder er goed naar te kijken. Hij had niet opgemerkt dat niet vermeld stond dat de Botlekbrug en de Spijkenisserbrug geopend dienden te worden. Omdat hij niet wist wat de air draft van de Eems Warrior was en wat de doorvaarthoogten van de bruggen waren en hij afging op zijn eerdere ervaringen op die route is er een onveilige situatie ontstaan, toen hij naar het toilet vertrok zonder de chief officer te informeren over het openen van de bruggen. Meteen na de eerste aanvaring had hij er meer aan moeten doen om het schip tot stilstand te laten komen, zodat de aanvaring met de tweede brug voorkomen had kunnen worden.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen overwoog het tuchtcollege dat in dit specifieke geval aanleiding bestond om, naast de betaalde transactie, ook een (deels voorwaardelijke) schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen. Het tuchtcollege zag hier echter vanaf, omdat de inspecteur in het verzoekschrift geen maatregel had geëist en tijdens de zitting niet met de kapitein was besproken dat het tuchtcollege hier op zichzelf niet aan was gebonden. Bij de kapitein was immers de verwachting gewekt dat de vervolging bij het tuchtcollege niet tot het opleggen van een maatregel zou leiden.

Het tuchtcollege was het met de inspecteur eens dat het in deze tuchtzaak om hetzelfde feitencomplex ging, maar was desondanks van oordeel dat hier geen sprake was van schending van het ne bis in idem-beginsel uit het strafrecht. Het tuchtcollege legde uit dat een strafprocedure een ander doel heeft dan een tuchtrechtelijke procedure. Het strafrecht is punitief georiënteerd en het tuchtrecht heeft primair het doel de kwaliteit van de beroepsgroep te bewaken. Ondanks de betaalde geldboete had de inspecteur dan ook in deze tuchtzaak voor hetzelfde feitencomplex een maatregel kunnen eisen. Overigens had, als er wel sprake zou zijn geweest van schending van het ne bis in idem-beginsel, de voorzitter van het tuchtcollege de inspecteur direct na ontvangst van het verzoekschrift kennelijk niet-ontvankelijk kunnen verklaren in zijn verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling.

DE EERSTE STUURMAN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de eerste stuurman bestond uit de volgende elementen:

- 1 hij wist niet wat de air draft van de Eems Warrior was;
- 2 hij wist niet wat de doorvaarthoogte van de gesloten Botlekbrug en van de gesloten Spijkenisserbrug was;
- 3 hij had het passeren van de Botlekbrug en Spijkenisserbrug in gesloten of open toestand niet besproken met de kapitein, die vóór het passeren van de eerste brug nog even naar het toilet ging;
- 4 hij had vóór het passeren van de eerste brug tegen de VTS-operator gezegd dat hij voldoende ruimte had, toen de VTS-operator aan hem vroeg of de Eems Warrior met haar air draft onder de gesloten Botlekbrug door kon varen.

De eis van de inspecteur was om de eerste stuurman een geldboete van € 600,00 op te leggen, waarbij hij er op voorhand mee akkoord ging als het tuchtcollege zou besluiten om vanwege de persoonlijke omstandigheden van de eerste stuurman dat bedrag deels voorwaardelijk op te leggen of te verminderen.

De eerste stuurman had de juistheid van de bezwaren van de inspecteur niet betwist. Het was voor hem de eerste keer dat hij zich op deze vaarroute bevond. Hij vertrouwde op de ervaring van de kapitein, die de route goed kende, en ging ervan uit dat het schip zonder problemen onder de bruggen door zou kunnen varen.

Het tuchtcollege vond het eerste, tweede en vierde bezwaar gegrond. De eerste stuurman had zich moeten realiseren dat hij de wacht had. De Botlekbrug had vier openingen waar je onderdoor kon varen. Zonder reisvoorbereiding had hij zich op zijn minst moeten afvragen welke van de vier openingen hij moest nemen. Hij had in ieder geval vaart moeten minderen of aan VTS moeten vragen wat de doorvaarthoogte was. De doorvaarthoogte van de Botlekbrug had ook nog afgelezen kunnen worden op de hoogteschaal op de brug.

Er was ook al een eerdere hoogteschaal waarschuwing. Hij had de aanvaringen kunnen voorkomen als hij op de hoogte was geweest van de air draft en de doorvaarthoogte van het schip. Het tuchtcollege vond het derde bezwaar ongegrond. De kapitein kwam vóór het passeren van de pieren bij Hoek van Holland in de stuurhut, omdat ze de binnenwateren naderden en nam de wacht over van de eerste stuurman, die in de stuurhut bleef. De kapitein, die verantwoordelijk was, zette de eerste stuurman voor het blok door hem het stuur over te laten nemen vlak voordat zij de bruggen naderden, omdat hij naar het toilet moest. De kapitein kende immers de vaarroute en had daar ervaring, in tegenstelling tot de eerste stuurman. De kapitein had, voordat hij de stuurhut ging verlaten, de eerste stuurman moeten informeren over het openen van de bruggen. Het was niet aan de eerste stuurman om dat aan de kapitein te vragen.

Het tuchtcollege legde de eerste stuurman een geldboete op van € 200,00. Omdat het derde element van het bezwaar ongegrond was en gezien de persoonlijke omstandigheden van de eerste stuurman (die in verband met familieomstandigheden terug naar huis moest, geen inkomsten had en waarschijnlijk door de aanvaringen geen verlenging van zijn contract bij de reder zou krijgen), legde het tuchtcollege een lagere geldboete op dan geëist door de inspecteur.

DE TWEEDE STUURMAN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de tweede stuurman bestond uit de volgende elementen:

- 1 hij wist niet wat de air draft van de Eems Warrior was;
- 2 hij wist niet wat de doorvaarthoogte van de gesloten Botlekbrug en van de gesloten Spijkenisserbrug was;
- 3 hij had in het door hem gemaakte voyage plan niet beschreven dat bij de passage van de Botlekbrug en van de Spijkenisserbrug, de bruggen geopend moesten zijn;
- 4 er waren geen voorgeschreven Nautical Pilots voor de reis aan boord.

De eis van de inspecteur was om de tweede stuurman een geldboete van € 600,00 op te leggen,

waarbij hij er op voorhand mee akkoord ging als het tuchtcollege zou besluiten om vanwege de persoonlijke omstandigheden van de tweede stuurman dat bedrag deels voorwaardelijk op te leggen of te verminderen.

De tweede stuurman had de bezwaren van de inspecteur erkend. Hij had het voyage plan opgesteld en was daarbij niet op de hoogte van de actuele air draft en de doorvaarthoogten. Ten tijde van de aanvaring tegen de bruggen lag hij te slapen en had hij niets gemerkt.

Het tuchtcollege vond de eerste drie bezwaren gegrond. De tweede stuurman had de reisvoorbereiding verzorgd. Omdat de air draft en de doorvaarthoogten niet bekend waren, was gemist dat de bruggen geopend dienden te worden en was dat niet in het voyage plan opgenomen. De tweede stuurman was volgens het tuchtcollege zeer gemakzuchtig te werk gegaan.

Het tuchtcollege vond het vierde bezwaar ongegrond. Volgens de tweede stuurman was de bemanning door de rederij op de hoogte gesteld dat er geen Nautical Pilots aan boord aanwezig waren. Uit het rapport van de rederij bleek dit niet. Hoe dan ook oordeelde het tuchtcollege dat van de tweede stuurman in deze geen nadere actie verlangd mocht worden.

Het tuchtcollege vond een berisping meer op zijn plaats dan de geëiste geldboete, gelet op de persoonlijke omstandigheden van de tweede stuurman (die aan het front zat in Oekraïne, zeer geringe inkomsten had en waarschijnlijk door de aanvaringen geen verlenging van zijn contract bij de reder zou krijgen).

Als aandachtspunten voor de praktijk in alle zaken van de Eems Warrior noemde het tuchtcollege dat het aanbeveling verdient dat rederijen in hun standaardformulieren voor de reisvoorbereiding (voyage plan) in een apart kader vragen over de getijden opnemen voor het veilig onderdoor kunnen varen van bruggen. Verder noemde het tuchtcollege dat er een heldere instructie moet zijn, dat elk voyage plan door alle wachtofficieren dient te worden ondertekend als bewijs dat ze

ermee bekend zijn.

VB SEAL

UITSPRAAK VAN 22 AUGUSTUS 2025

NR. 5 VAN 2025

ZAAK 2025.V4-VB SEAL

Betrokkene: kapitein

Deze zaak gaat over de havensleepboot VB Seal, die op zondagnacht 23 februari 2025 vanuit het Beerkanaal langs de “groene” kant richting de Maas 5 boei voer. 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 kapitein 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 uitkwam. 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 kapitein 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.

Het bezwaar van de inspecteur was dat de kapitein niet met de radar had bepaald of hij in positie bleef ten opzichte van de Maas 5 boei en hij niet in de gaten had dat de VB Seal steeds meer de noord in kwam en de koerslijn van de binnenkomende Gulholmen kruiste. Volgens de inspecteur had de kapitein in de mist de radar als hoofdmiddel voor de oriëntatie moeten gebruiken. Dan had hij kunnen zien dat hij niet in positie bleef liggen, maar de noord in kwam.

De eis van de inspecteur was om de kapitein een geldboete van € 600,00 op te leggen. Daarbij had de inspecteur rekening gehouden met de omstandigheden dat de kapitein erger had voorkomen door de sleepboot tijdig aan de grond te zetten, dat hem nog een geldboete vanuit het OM wachtte en dat hij met pensioen was waardoor een maatregel die de vaarbevoegdheid zou raken geen nut had.

De kapitein betwistte dat hij in strijd met goed zeemanschap had gehandeld. Hij gaf aan dat de radar bijstond en dat hij de bemanning opdracht had gegeven om in de stuurhut te komen om ook als extra uitkijk te fungeren. Bij Maas boei 5 had hij, naast de radar en het ECS systeem, visueel het groene lichtje van deze boei in de gaten gehouden als oriëntatiepunt. Waarschijnlijk had hij echter, door het wisselende zicht, niet opgemerkt dat de VB Seal in noordelijke richting verlierde. Voor het geval het tuchtcollege het bezwaar van de inspecteur gegrond zou verklaren, vroeg de kapitein met het volgende rekening te houden:

- hij had die voorzorgsmaatregelen genomen die gegeven de omstandigheden geboden waren om

schade te voorkomen;

- hij voer sinds 1977 en was nog nooit in aanraking geweest met de ILT of andere instanties/autoriteiten; hij had een onberispelijk staat van dienst;
- hij was drie dagen na het incident met pensioen gegaan;
- er was geen sprake van levensgevaar;
- de autoriteiten hadden geen tijdige maatregelen genomen;
- het HCC had ook kunnen zien dat de VB Seal verlijerde en had ook niks gedaan;
- de loods en de kapitein van de Gulholmen hadden 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 de kapitein een boete van € 600,00 buiten proportie zijn. Als er al een maatregel opgelegd zou moeten worden, wat de kapitein betwistte, zou een waarschuwing op zijn plaats zijn.

Het tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond. De kapitein was op 23 februari 2025 in de nacht met de VB Seal naar de Maas 5 boei gevaren 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 de kapitein 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 de kapitein had de VB Seal toen op een talud gezet. De kapitein had weliswaar de radar bijstaan maar had niet met behulp van de radar bepaald of hij in positie bleef ten opzichte van de Maas 5 boei. De kapitein had niet in de gaten dat de VB Seal steeds meer de noord in verlijerde en de koerslijn van de binnenkomende Gulholmen kruiste. De kapitein had niet die voorzorgsmaatregelen 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 de kapitein.

Het tuchtcollege legde de kapitein gezien de ernst van de gebleken gedragingen een geldboete op van € 600,00. In de omstandigheden dat de kapitein niet eerder in aanraking was geweest met ILT of andere instanties en hij drie dagen na het incident met pensioen was gegaan, zag het tuchtcollege geen aanleiding de boete te verlagen. Dit nam niet weg dat het tuchtcollege de kapitein een ander einde van zijn carrière had gegund.

CONFIDENCE

UITSPRAAK VAN 21 NOVEMBER 2025

NR. 6 VAN 2025

ZAAK 2025.V5-CONFIDENCE

Betrokkene: kapitein

Deze zaak ging over het vrachtschip dat op 17 mei 2025 bij daglicht vanaf de Noordzee door het zeegat van Terschelling het zeehavengebied Den Helder–Harlingen–Terschelling binnenvoer. De kapitein was eigenaar van het schip. 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. De kapitein stond alleen op de brug. Er was geen loods aan boord. Vanaf de Vliestroom draaide de kapitein bakboord uit de Blauwe Slenk in. Door de sterke stroming in combinatie met de noordenwind was het schip over de scheidingston BS 3/IN 2 gevaren en vervolgens een stukje verderop aan de grond gelopen. De kapitein was voor het schip in bezit van een “Tijdelijke PEC Kleine zeeschepen” (Pilotage Exemption Certificate) voor genoemd zeehavengebied.

Het bezwaar van de inspecteur was dat de kapitein geen loods had genomen voor het varen in een voor hem vrij onbekend kwetsbaar gebied (de Waddenzee) met een complex stroompatroon. Hij had bij het koers veranderen naar de Blauwe Slenk onvoldoende geanticipeerd op de sterke stroming en noordelijke wind, waardoor hij over scheidingston BS3/IN2 was 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 wees erop dat de kapitein op basis van een overgangsregeling een tijdelijke PEC voor het betreffende vaargebied had, maar voegde daaraan toe dat de kapitein 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.

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

De kapitein schreef in een e-mail aan het tuchtcollege dat hij zich niet wilde verdedigen. Wel vroeg hij er aandacht voor dat sprake was geweest van een menselijke fout en dat hij naar zijn mening al genoeg was gestraft, gezien de ontstane schade en het omzetverlies.

In een opmerking voorafgaande aan het oordeel, schreef het tuchtcollege over het niet-verschijnen van de kapitein, dat een betrokkene op grond van artikel 54 Wet bemanning zeeschepen verplicht is om gevolg te geven aan een oproeping om op de zitting te verschijnen. Als een betrokkene niet op de zitting verschijnt, kan het tuchtcollege de zaak op de zitting bij verstek behandelen of de officier van justitie verzoeken een betrokkene te dagvaarden, zo nodig met bevel tot medebrenging. De mogelijkheid om bij niet-verschijnen 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 een betrokkene op de zitting verschijnt om zijn 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 een 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 ging, (ii) de kapitein het verweten handelen/nalaten niet ontkende en zich er niet tegen wilde verdedigen en (iii) er gelukkig alleen sprake was van materiele schade, was in dit specifieke geval ervoor gekozen om de zaak bij verstek af te doen.

Het tuchtcollege vond het bezwaar gegrond. Komende van de Noordzee, op weg naar Harlingen, had de kapitein op 17 mei 2025 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 had de kapitein onvoldoende geanticipeerd op de sterke stroming (sterk opkomend tij) en de noordelijke wind (4 tot 5 Bft). Daardoor was het schip uit haar koers geraakt, over scheidingston BS3/IN2 gevaren en vervolgens aan de grond gelopen. Daarbij waren de boei en het stuurboordroer van het schip beschadigd.

De kapitein 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 een ferry. Uit de stukken bleek dat die snel varende ferry het schip tegemoetkwam. Aangenomen mag worden dat, wanneer de kapitein 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.

Het tuchtcollege voegde nog toe 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” (pagina3) van het schip werd geadviseerd om een loods te nemen “if you are not familiar with the approach and/or port.”

De kapitein - die deze (ten opzichte van de opvarenden, het schip, het milieu en het scheepvaartverkeer geboden) voorzorgsmaatregel niet had getroffen - was met het schip uit koers geraakt en aan de grond gelopen. Van overmacht was geen sprake. Door geen loods in te schakelen, had 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 legde de kapitein voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid op van vier weken. Daarbij was, ten voordele van de kapitein, rekening gehouden met de omstandigheid dat er alleen sprake was van materiële schade.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het tuchtcollege 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.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2025

VOORZITTER

P.C. Santema
Senior rechter A rechtbank Rotterdam

PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS

J.M. van der Klooster
Senior raadsheer gerechtshof Den Haag

W. van der Velde
*Lector Maritime Law aan het Maritiem Instituut
Willem Barentsz
Raadsheer-plaatsvervanger gerechtshof Den Haag*

LEDEN

A. Aalewijnse
Hoofdwerktuigkundige

R.E. Roozendaal
Kapitein

E.R. IJssel de Schepper
Kapitein

C.R. Tromp (met eervol ontslag per 1 feb. 2025)
Kapitein

T.W. Kanders
Kapitein

J.L. Schot
Schipper ter zeevisserij

C. Kuiken
Scheepsofficier

P.L. van Slooten
Schipper ter zeevisserij

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

J.W.T.C. de Vreugd
Oud-Hoofdwerktuigkundige ter (diepzee)visserij

O.F.C. Magel
Kapitein

R.A. Oppelaar
Kapitein

PLAATSVERVANGENDE LEDEN

W.A. Barten
Hydrograaf

R. Bennetts (benoemd per 1 augustus 2025)
Kapitein

J. Berghuis
Kapitein

R.M. Boeijen
Hoofdwerktuigkundige

J.K.J. Bout
Schipper ter zeevisserij

V.C. Engel
Kapitein

G. Heins (benoemd per 15 mei 2025)
Kapitein

R.J.N. de Haan
Registerloods

A.J. de Heer
Voormalig Reder

H.J. Ijpma
Oud-Schipper ter zeevisserij

C. Kornet (benoemd per 15 mei 2025)
Voormalig Reder

N.P. Kortenoeven-Klasen
Hydrograaf

H.H. Pannekoek
Kapitein

S.W. Postma
Kapitein/Noordzeeloods

D. Roest (bevorderd tot vast lid per 15 mei 2025)
Kapitein

R.H.P. Ruigrok
Registerloods

H. Schaap
Oud-Schipper ter zeevisserij

C.J.M. Schot (met eervol ontslag per 15 mei 2025)
Reder

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier

J.J. Spaan
Waterbouwkundige

A.W. Taekema
Kapitein

E. E. Zijlstra
Waterbouwkundige

SECRETARIS

V. Bouchla

PLAATSVERVANGENDE SECRETARISSEN

E.M. Dooting

F.S. Pietersma-Smit

SECRETARIAAT

E. Doeve

