

## TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2023-13 (2023.V11-BARNEY)

### UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 29 DECEMBER 2023 (NR. 13 VAN 2023) IN DE ZAAK 2023.V11-BARNEY

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

te Den Haag,

**verzoeker,**

gemachtigde: ing. K. van der Wall,

senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

C. d. B.,

**betrokkene.**

#### 1. Het verloop van de procedure

Op 12 juni 2023 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Barney. Bij het verzoekschrift waren 25 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 17 november 2023 om 10:30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 17 november 2023. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall, vergezeld van haar collega ing. B.A.C. van Geest.

Betrokkene is verschenen.

## **2. De aanleiding**

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

Op vrijdag 3 maart 2023, omstreeks 10.15 uur LT, is de Shoalbuster Barney met de bovenzijde van de stuurhut tegen de onderzijde van de Schellingwouderbrug te Amsterdam gevaren. De navigatie werd gedaan door de marof. Ook betrokkene was als kapitein op de brug. Er is geen (goede) beoordeling van de *airdraft* gemaakt, in relatie tot de doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug. Pas op het allerlaatste moment realiseerde betrokkene zich dat het schip niet onder deze brug door paste, maar toen was het al te laat en vond de aanvaring plaats. Er zijn geen persoonlijke ongelukken gebeurd. Wel zijn onder meer de satellietkoepels beschadigd geraakt, is een reddingsvlot geactiveerd en zijn de *cradles* van de reddingsvloten beschadigd.

De Barney (IMO nummer 9740938) is een Nederlandse Shoalbuster, varend voor Tug and workboat company Herman Sr. BV. te Barendrecht. Het schip is in het jaar 2015 gebouwd, is 30,02 meter lang en 13,46 meter breed. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 6 personen.

## **3. De bezwaren 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 55a Wet Zeevarenden).

Het bezwaar van de inspecteur tegen de betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. Betrokkene heeft het reisplan onvoldoende nauwkeurig gecontroleerd.
2. Betrokkene heeft rekening gehouden met een *airdraft* van 2 meter minder dan dat deze in werkelijkheid was.
3. Betrokkene heeft geen consequenties verbonden aan de genoteerde doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug in relatie tot de actuele *airdraft* van de Barney.
4. Betrokkene is uitgevaren met het schip, zonder te voldoen aan alle bemanningseisen, gesteld vanuit de van toepassing zijnde binnenvaartwetgeving.

De eis luidt om betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen van 6 weken, waarvan 2 weken voorwaardelijk.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

### **Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel**

Artikel 343, lid 1: De kapitein is verplicht de gebruikelijke regels en de bestaande

voorschriften ter verzekering van de zeewaardigheid en de veiligheid van het schip, van de veiligheid der opvarenden en der zaken aan boord, met nauwgezetheid op te volgen.

### **SOLAS Resolution A.893(21) Guidelines for voyage planning**

#### *3 Planning*

*3.1 On the basis of the fullest possible appraisal, a detailed voyage or passage plan should be prepared which should cover the entire voyage or passage from berth to berth [...]*

### **STCW Code Part A, Chapter VIII, Section A-VII/2, Part 2: Voyage planning**

*3 The intended voyage shall be planned in advance, taking into consideration all pertinent information, and any course laid down shall be checked before the voyage commences.*

*5 Prior to each voyage, the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.*

### **Binnenvaartregeling**

#### Artikel 5.10

Ten aanzien van zeeschepen die voldoen aan de bepalingen van Resolutie A.890 (21) van de Internationale Maritieme Organisatie van 25 november 1999 en het op 7 juli 1978 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de normen van zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, met bijlage, (Trb. 1981, 144 en 1992, 109) is artikel 19.07 van het Rsp van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat onder een persoon die houder is van een kwalificatiecertificaat schipper een persoon wordt verstaan die in het bezit is van een document als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid.

#### **Documenten als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid**

- a. een kwalificatiecertificaat schipper als bedoeld in artikel 11.01, eerste lid, van het Rsp of een krachtens artikel 20.03, eerste lid, van dat reglement geldig Rijnschipperspatent;
- b. een vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet;
- c. een document als bedoeld in artikel 25, derde lid, van de wet; of
- d. een vrijstelling krachtens artikel 31 van de wet, of een ontheffing van de verplichting in het bezit te zijn van een groot vaarbewijs als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van de wet, mits de aan de vrijstelling of ontheffing verbonden voorschriften of beperkingen door hem worden nageleefd.

**4. Het standpunt van betrokkene** Betrokkene heeft - samengevat – de bezwaren van de inspecteur erkend. Anders dan in eerdere verklaringen verklaarde betrokkene op de zitting dat het de bedoeling was om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen en dat na het uitvaren van de sluis er onder de brug door werd gevaren.

## **5. Het oordeel van het Tuchtcollege**

De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het verzoek neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend:

“Als het over de *airdraft* gaat, dan ben ik het er mee eens dat ik het reisplan onvoldoende nauwkeurig heb gecontroleerd. Die controle had ik al eerder gedaan maar de reis werd telkens uitgesteld. De reisvoorbereiding tekenen we pas op het moment dat we daarheen gaan.

Van origine zou ons *sailplan* niet onder de brug gaan, maar door de hef. Daar is van afgeweken, op het moment dat we de sluis uit zijn gegaan.

Het originele *sailplan* vanuit Velsen, wat gemaakt is tot aan Urk, dan is onze reis: zodra we de Oranjesluizen uit komen - dat zou dan de middensluis worden - dan richting de hef en die gaan varen als zijnde naar het IJsselmeer te gaan. Alleen, dat is een beetje niet goed afgelopen.

Ik ben wel vaker onder de Schellingwouderbrug doorgedaan en ik heb dus ook niet zelf de controle gedaan om de peilschaal te lezen. Dat ben ik dus ook vergeten. Normaal gesproken als je onder een brug door gaat, reken je het voor de zekerheid nog een keer na. Dat heb ik deze keer ook niet gedaan.

Normaal is de *airdraft* 10.85, we lagen 20 centimeter in de kop dieper, dus kwam het uit op 10.65. Normaal gesproken als wij weggaan, dan nemen we de diepgangsmarken, dan weten we ook de hoogte van het schip.

Dat blijft toch constant in je hoofd zitten: wat kan er nou gebeurd zijn, dat dit nou zo faliekant verkeerd is gegaan? Ik heb deze reis vele malen eerder gemaakt, ook recent nog.

Ik was met de klanten bezig, op het moment... Nou ja, gewoon heel de reis al, omdat we direct aan het werk zouden gaan in het windpark. Ik was daarmee bezig. Toen kwamen we in de sluis en toen heb ik opdracht gegeven tot het strijken van de mast en de antennes. Ik heb ergens 8.65 gezien. Buiten de Oranjesluizen krijg je die peilschalen al van de brug. Ik denk dat ik daarmee ergens een verband gezien heb en ervan uitgegaan ben... Ik denk dat ik daar zelf fout in gezeten heb, om het idee te wekken dat we onder de brug door gaan, zeker wetende dat dat gewoon niet gaat, maar wel die opdracht gegeven heb. Dat daar eigenlijk de misleiding in gekomen is.

Ja, het is wel duidelijk dat ik geen consequenties verbonden heb aan de genoteerde doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug, in relatie tot de actuele *airdraft* van de Barney.

U zegt dat u in eerdere verklaringen hier niets over gelezen hebt. Wij hebben het opgestuurd naar het kantoor. Ik bedoel prints van de route die we in de ECDIS gezet hebben. Ik was in de veronderstelling dat dat ook allemaal opgestuurd was.

Het klopt dat we een paar dagen geleden met elkaar hebben gezeten en nog eens over de gebeurtenissen gesproken hebben.

Ik heb altijd mijn groot vaarbewijs gehad, tot aan mijn vijfenzestigste. Wij zouden toch nooit meer binnen komen te werken. Dan heb je dat niet echt nodig ook. Niet realiserend dat je het Noordzeekanaal tot aan de Oranjesluizen zou mogen varen op je zeepapieren. Maar daarna, dan wordt het binnenwater. Nooit bij stilgestaan.

Het klopt dat er ook niemand aan boord was met geldige binnenvaartpapieren.

Het voorval heeft wel een impact nog, dat meen ik serieus. Het is mij ook nog nooit, in heel mijn carrière, nog nooit van mijn leven heb ik zoiets meegemaakt. Ik denk dat ik een 35 jaar als kapitein vaar. En toch niet echt een verklaring kunnen vinden wat er nou gebeurd is. Daarbij ben ik aan de ene kant toch blij dat de schade maar zo beperkt is. Dat het alleen de *domes* en de troep aan boord geweest is, en dat bord hier in de brug. Voor hetzelfde geld hadden we wel... Dat zou ik het hele ergste vinden.

Ik heb er met de reder over gesproken maar ben blijven varen en heb niet een sanctie gekregen.”

B. Een formulier “*Voyage Planning*” (als bijlage 12 bij het verzoekschrift gevoegd).

Samengevat volgt uit dit formulier dat het betrekking heeft op de reis van de Barney van 3 maart 2023 van Velsen Noord naar WP (Windpark) blauw. Onder het kopje “Remarks” staat ingevuld: “*Vertical height Schellingwoudebrug 9.3 mtr*”. Het formulier is gedateerd op 3 maart 2023 en is ondertekend door de kapitein en de officier van de wacht.

C. Een e-mail van 28 april 2023 (als bijlage 22 bij het verzoekschrift gevoegd) van “QHSE Herman sr” aan ILT, voor zover inhoudend:

“Onderstaand vindt u de door de Maritiem Officier ... antwoorden op de door u gestelde vragen:

Maritiem Officier:

Ik heb de reisvoorbereiding opgesteld en deze is door de kapitein gecontroleerd voor aanvang van de reis. Bij het plannen van de route heb ik de Schellingwouderbrug genoteerd als te passeren object, om deze reden heb ik de karakteristieken van de brug vermeld in document van de reisvoorbereiding. Ik heb in de reisvoorbereiding daarentegen geen berekening gemaakt van de doorvaarthoogte t.o.v. de *airdraft* van het schip.

Enkele meters voor de brug, gaf de kapitein aan dat er onvoldoende hoogte was en

verzocht een noodstop te maken. Echter was het te laat om af te stoppen door de snelheid die het schip inmiddels liep. Vlak na het passeren van de brug lag het schip stil en hebben we gecontroleerd of iedereen in orde was. Vervolgens hebben we het geactiveerde reddingsvlot geborgen en het incident gemeld. Ik was de Officier van de wacht (OOW) en navigeerde het schip. De kapitein was vanaf het vertrek uit Velsen ook op de brug aanwezig, maar was veelal in gesprek met de aan boord aanwezige klant.”

D. Een e-mail van de QHSE Manager van Holding Herman Sr B.V. aan ILT d.d. 2 juni 2023 (als bijlage 23 bij het verzoekschrift gevoegd), voor zover inhoudend:

“Graag wil ik u informeren dat de bemanning ten tijde van het incident bestond uit zeevaartbemanning overeenkomstig Tabel III van het Minimum Safe Manning van de Barney. Geen van de officieren beschikte over een geldig groot vaarbewijs.”

#### Overwegingen

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat alle 4 door de Inspecteur genoemde bezwaren gegrond zijn. Om onbegrijpelijke redenen is het schip, waarvan bekend was dat de *airdraft* te hoog was voor de doorvaartopening, tegen de brug gevaren. Het Tuchtcollege acht het onaannemelijk dat het de bedoeling was geweest om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen. Dit valt noch in de een dag na het incident opgestelde *statements* noch in de circa een maand later gegeven schriftelijke antwoorden van betrokkene en de marof te lezen. Ook in het door de rederij opgestelde rapport van 23 augustus 2021 wordt niet over het plan om door de hef te varen gesproken. Het was aan betrokkene om een eventuele afwijkende *track record* van de ECDIS over te leggen. Over het algemeen verdient het overigens aanbeveling dat ook ILT aan boord gaat om onderzoek te doen en authentieke documenten veilig stelt.

Mocht varen door de hef toch de aanvankelijke bedoeling zijn geweest, dan doet dat aan de kern van de bezwaren niet af. Betrokkene is sowieso erg onoplettend geweest.

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop levert een overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

#### De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met materiële schade als gevolg. Gelukkig is er geen persoonlijk letsel ontstaan.

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 lering uit het incident heeft getrokken ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

## 6. Aandachtspunten voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende punten onder de aandacht te brengen:

1. Het verdient aanbeveling dat rederijen in hun standaardformulieren voor de reisvoorbereiding in een apart kader vragen over de minimale doorvaarthoogten van bruggen e.d., de actuele *airdraft* van het schip en *clearance* opnemen voor het veilig onderdoor kunnen varen daarvan.
2. Goed *Bridge Resource Management* brengt met zich mee dat met iedereen dezelfde navigatie informatie wordt gedeeld, zodat voor iedereen duidelijk is wat de bedoeling is. Verder dient te worden voorkomen dat de brugbezetting wordt afgeleid door bezoekers.

## 7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van VIER weken;
- bepaalt dat van deze schorsing TWEE weken niet ten uitvoer zullen 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. P.C. Santema, voorzitter, J. Berghuis en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 29 december 2023.

P.C. Santema  
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.