

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2023-8 (2022.V11-ALASKABORG)

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 8 SEPTEMBER 2023 (NR. 8 VAN 2023) IN DE ZAAK 2022.V11-ALASKABORG

Op het verzoek van:
de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. B.A.C. van Geest,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;
tegen
A.V. I.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 31 augustus 2022 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. B.A.C van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als HWTk van het onder Nederlandse vlag varende schip Alaskaborg. Bij het verzoekschrift waren 22 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.

Op 9 januari 2023 is van betrokkene een verweerschrift met bijlage ontvangen. De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 14 juli 2023 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 14 juli 2023. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. B.A.C. van Geest.

Betrokkene heeft via een videoverbinding deelgenomen aan de zitting. Hij is gehoord met bijstand van een tolk. Als raadsman was aanwezig mr. O. Yesildag.

2. De aanleiding

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

De Alaskaborg was op 07-02-2022 om 21.10 BT (08-02-2022 GMT 02.10) uit Baie Comeau, Canada, vertrokken met als bestemming Rotterdam. De lading bestond uit *crushed carbone anodes*, verdeeld over de twee ruimen. Tijdens het laden van de Alaskaborg sneeuwde het hard. Tijdens het laden van ruim 1 sneeuwde het minder hard dan bij het laden van ruim 2.

Op 09-02-2022 om 18.30 BT (22.30 GMT) ging op de Alaskaborg het bilge alarm (hierna: het alarm) af van de lensput bakboord voor in ruim 2. Het schip voer toen zuid van Newfoundland. Betrokkene, de kapitein en de eerste stuurman overlegden met elkaar en concludeerden dat het alarm werd veroorzaakt door smeltende sneeuw in

het ruim of door binnendringend water. Door het rollende en stampende schip vonden zij het te gevaarlijk om bemanningsleden aan dek en in het ruim te laten gaan voor inspectie. Zij waren het erover eens om de, inmiddels bijgezette, *bilge ejector* bij te laten staan op de betreffende lensput en dat vol te houden tot de volgende morgen of totdat het weer beter zou zijn.

De volgende ochtend 10-02-2022 om 08.00 BT (11.00 GMT) werd de *bilge ejector* gestopt. De eerste stuurman ging met dekbemanning in ruim 2 en ontdekte dat er een gat zat in brandstoftank 7SB waaruit VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*, hierna: olie) lekte. Die olie vermengde zich met de lading en liep ook in de lensput BB voor.

Hierdoor werd eerder het alarm veroorzaakt.

Het gat in de brandstoftank was veroorzaakt doordat de sjorringen (d-ringen) van een tussendek-luik waren losgebroken en als gevolg daarvan het tussendek-luik in het ruim was gevallen tegen de wand van brandstoftank 7SB aan.

Een deel van de gelekte olie was overboord gepompt gedurende de ruim 12 uur dat er onafgebroken werd gelensd op de bilge put bakboord voor in ruim 2.

De Alaskaborg (IMO nummer 9466374) is een Nederlands General Cargo Ship, varende voor rederij Wagenborg Shipping B.V. Het schip is in het jaar 2012 gebouwd, is 133,36 meter lang en 21,50 meter breed en heeft een laadvermogen van 11885 brutoton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit 14 personen.

3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als hoofdwerktuigkundige (HWTK) 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 betrokkene bestaat uit de volgende elementen:

1. Betrokkene overwoog geen andere, mogelijke oorzaak van het alarm op slechts één lensput, anders dan dat het veroorzaakt zou zijn door smeltende sneeuw of door binnendringend water.
2. Betrokkene liet de reeds bijgezette *bilge ejector* bij staan tot de volgende ochtend of totdat het weer beter was, terwijl hij niet wist wat er overboord werd gepompt.
3. (Op de zitting als volgt gewijzigd:) Door het machinekamerpersoneel, onder leiding van betrokkene, is een deel van 55 m3 VLSFO (*Very Low Sulphur Fuel Oil*) de Atlantische Oceaan in gepompt.

Op de zitting heeft de inspecteur zijn belangrijkste bezwaren als volgt samengevat.

Door verkeerde aannames heeft betrokkene gedurende ruim 12 uur de *bilge ejector* op de lensput BB voor van ruim 2 bij laten staan, zonder dat hij zich ervan had vergewist wat er daarmee overboord ging. Daardoor heeft hij een hoeveelheid olie in de Atlantische Oceaan doen terechtkomen.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

STCW part 4 – watchkeeping at sea

Protection of marine environment

12 The master, officers and ratings shall be aware of the serious effects of operational or accidental pollution of the marine environment and shall take all possible precautions to prevent such pollution, particularly within the framework of relevant international and port regulations.

MARPOL Annex I, Chapter V

Regulation 37 – Shipboard Oil Pollution Emergency plan

Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Artikel 5

1. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden ter bescherming en behoud van het milieu regels gesteld met betrekking tot:

a. Verboden lozingen van schadelijke stoffen in zee vanaf schepen

Besluit voorkoming verontreiniging door schepen

Artikel 29 verboden lozingen onder het MARPOL verdrag

1. Het is verboden vanaf een schip olie of oliehoudende mengsels als bedoeld in voorschrift 1 van Bijlage I van het Verdrag in zee te lozen, [...].

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

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene betwist dat hij in strijd heeft gehandeld met artikel 55a van de Wet zeevarenden en de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht heeft genomen. Hij heeft daartoe - samengevat – het volgende aangevoerd.

ten aanzien van het eerste bezwaar

Het had gesneeuwd tijdens het laden van de Alaskaborg, tijdens het laden van ruim 1 minder hard dan tijdens het laden van ruim 2. Op 9 januari 2022 bevond de temperatuur zich (overdag) boven het vriespunt, waardoor de sneeuw kon smelten. De sneeuw heeft ook kunnen smelten door verhitting van de brandstoftanks. Verder was eerder meegemaakt dat de luiken op het schip lekkage vertoonden. Om deze redenen mocht betrokkene na overleg met de kapitein en de eerste stuurman tot de conclusie komen dat het alarm werd veroorzaakt door smeltende sneeuw of door binnendringend water in ruim 2. Er was voor betrokkene geen enkele aanleiding om rekening te houden met lekkende brandstoftanks die grenzen aan ruim 2. Het was voor betrokkene ook niet voorzienbaar dat het tussendek-luik zou losbreken en uiteindelijk een gat zou veroorzaken in brandstoftank 7SB, waardoor olie zou lekken in ruim 2. Het tussendek-luik was naar behoren vastgesjord en ook geïnspecteerd. Dat het SOPEP manual diverse oorzaken behandelt van (olie)lozingen, maar niet het scenario dat de bemanning lekkende olie van een brandstoftank uit een ruimensput overboord pompt, onderstreept dat dit geen alledaags scenario is waarmee betrokkene rekening had moeten houden. Het is normaalgesproken zo dat de *bilge ejector* wordt bijgezet als er water in het ruim zit.

ten aanzien van het tweede bezwaar

Na onderling overleg met de kapitein en de eerste stuurman is betrokkene tot de conclusie gekomen dat het, onder de omstandigheid van een hevig rollend en stampend schip, met zeewater op dek, waarbij de deining uit verschillende, in het donker moeilijk te beoordelen richtingen kwam, te gevaarlijk, onverantwoord en niet veilig zou zijn om bemanningsleden aan dek dan wel in het ruim te laten gaan voor inspectie. Daarom werd besloten om de inmiddels bijgezette *bilge ejector* bij te laten staan op de betreffende lensput en dat vol te houden tot de volgende ochtend of tot het weer verbeterde. Betrokkene was in de veronderstelling dat er water overboord werd gepompt. Het *bilge* systeem van de Alaskaborg heeft geen filter om te kunnen controleren wat er overboord wordt gepompt.

ten aanzien van het derde bezwaar

Volgens betrokkene is er in werkelijkheid een veel kleinere hoeveelheid dan de aanvankelijk ruw geschatte hoeveelheid van 30 m³ overboord gepompt. Hij verwijst in dat verband naar het door hem overgelegde expertiserapport waarin geconcludeerd wordt dat het niet voor de hand ligt dat veel olie overboord is gepompt en waarschijnlijk veel olie in het ruim is gebleven (*“it seems unlikely that much fuel oil*

was actually pumped by the ejector out of the hold and we would expect that much of the 55 mt remains in the hold”).

Voor het geval het Tuchtcollege oordeelt dat het verzoek geheel of gedeeltelijk gegrond wordt verklaard, verzoekt betrokkene om met het volgende rekening te houden.

Betrokkene is *“first offender”*.

Betrokkene heeft zodra hij op de hoogte was van het ongeval, adequaat gehandeld en schadebeperkende maatregelen getroffen.

Transport Canada kan betrokkene mogelijk ook nog een boete opleggen.

Betrokkene heeft lering getrokken uit het ongeval.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

De bewijsmiddelen

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

Ten aanzien van het eerste bezwaar:

Op vragen van de voorzitter:

Ik heb zelf niet gehoord dat het alarm afging. Dat heb ik van een dienstdoende werktuigkundige gehoord. Ik had op dat moment geen dienst. Vervolgens werd ik gebeld door de kapitein en ben ik naar de brug gegaan. Op dat moment werd het schip behoorlijk geschud. Van het één naar het andere boord was het soms tot veertig graden hoek. Bij het overleg op de brug is de situatie besproken. Ik ben het ermee eens dat er twee aannames waren: smeltende sneeuw, dan wel binnendringend water via de rubberen pakkingen. Wij dachten aan smeltende sneeuw, omdat wij op dat moment de brandstoftank gingen verwarmen tot 45 graden, omdat wij de ecologische zone aan het verlaten waren en wij moesten overstappen van diesel naar zware *fuel*. Ik bevestig wat de kapitein heeft gezegd, met name over de sensoren die onbetrouwbaar zijn op het moment dat het schip zwaar geschud wordt. En ik heb ook nog nooit eerder gehoord dat een luik valt en dat dan de wanden van een tank beschadigen, waardoor brandstof gaat lekken.

Ten aanzien van het tweede bezwaar:

Op vragen van de voorzitter:

Het is juist wat u zegt dat wij het door het rollende en stampende schip te gevaarlijk vonden om bemanningsleden aan dek en het ruim in te laten gaan voor inspectie. We waren het erover eens om de inmiddels bijgezette *bilge ejector* bij te laten staan op de betreffende lensput en dat vol te houden niet tot de volgende morgen, maar tot het moment dat het weer zou verbeteren. Op dat moment mensen naar het dek sturen zou gelijk zijn aan de mensen te vermoorden, want het was echt ontzettend gevaarlijk. U vraagt wat we vervolgens hebben afgesproken over het volgende bevel. Ik antwoord dat het sowieso onmogelijk was om te gaan slapen met zulke omstandigheden dat alles zo geschud werd en ik ging regelmatig de gegevens van de sensoren bekijken waaraan ik kon zien wat er op de *ejector* aan het gebeuren was. Die gegevens lieten mij zien dat er steeds afgepompt werd.

Het is niet zo dat wij als mechanicus wachttijden hebben. Ik had gewoon een werkdag van acht uur 's ochtends tot vijf uur 's middags en daarna ging ik in de nachtmodus en werd het alarmsysteem afgeschakeld op de slaapruijnte van één van de werktuigkundigen die op dat moment de wacht hadden.

Op de stelling van een lid van het Tuchtcollege dat het aannemelijk zou moeten zijn dat als ik water wegpomp met zeventig kuub per uur, het water redelijk snel weg had moeten zijn, maar dat in plaats daarvan de *ejector* zuigdruk hield en dat ook het *bilge* alarm niet ophield, antwoord ik dat het geen luchtdruk is, maar een vacuüm. We

kunnen alleen het vacuüm meten, maar geen luchtdruk. Op de vraag van het lid van het Tuchtcollege dat als de bilgeput leeg is, er dan toch ook geen zuigdruk meer is, antwoord ik dat wij dachten dat de sneeuw steeds aan het smelten was en dat er waarschijnlijk door de luikdeksels water naar binnen drong. Daarom bleven we afpompen.

Op een vraag van een lid van het Tuchtcollege of het mogelijk is om met ballastpomp-twee (zie leidingschema) lenswater uit de ruimen naar een ballasttank te pompen, antwoord ik dat dat wel mogelijk zou zijn geweest, maar dat ik het bevel niet heb gekregen om dat te doen. Ik kan zulke beslissingen niet zelf nemen.

Ten aanzien van het derde bezwaar:

Op vragen van de voorzitter:

Toen wij de *draft survey* in Rotterdam hadden laten uitvoeren, bleek dat wij iets van 20 of 25 ton meer vracht hadden, waardoor je kan aannemen dat er olie in de vracht terecht is gekomen. Dit heb ik van horen zeggen van de eerste stuurman.

Het verschil in de brandstoftank van 54,7 kubieke meter is het verschil van wat wij in de tank hebben kunnen meten, maar niet van wat wij buitenboord hebben afgepompt. Niemand kan de vraag exact beantwoorden hoeveel olie de oceaan is ingegaan. Het zou best wel kunnen dat het slechts om één ton gaat.

Ik hoor een lid van het Tuchtcollege zeggen dat als ik zeg dat er 54,7 ton uit de tank is verdwenen en er in Rotterdam 20 tot 25 ton meer lading in zit, dat dan de rest van de olie is verdwenen.

“Met ref. aan uw vragen m.b.t. het lensstelsel van het ms ”Alaskaborg”.

1. Q; Kan er vanuit de lensputten in het ruim naar een verzameltank gepompt worden in plaats van overboord?

A; Het schip heeft geen verzameltank voor ruim lenswater. Normaal gesproken worden de ruim lensputten m.b.v. een ejector leeggepompt waarbij het lenswater overboord gaat.

2. Q; Zo ja, welke tank(s)?

A; Technisch is het mogelijk om ruim lenswater m.b.v. bilge-ballastpompen naar ballast tank(s) te pompen maar dat is geen normale procedure.”

Overwegingen

Het eerste bezwaar is ongegrond.

Vast staat dat de sjorringen (d-ringen) van het tussendek-luik waren losgebroken en dat als gevolg daarvan het tussendek-luik tegen een brandstoftank was gevallen, waardoor er een gat was ontstaan in die brandstoftank waaruit olie lekte. Dit had betrokkene nog nooit meegemaakt en komt ook bijna nooit voor. Er was aan boord ook geen procedure voor het omgaan met *bilge* (ruimwater) uit de ruimen. Wel komt het voor dat bijvoorbeeld door scherpe lading brandstoftanks lek raken of dat dit gebeurt (door steenva) tijdens het laden met een grijper, maar dat was hier niet aan de orde. Mede omdat betrokkene mocht afgaan op de verklaring van de eerste stuurman dat het sjorren naar behoren was geschied, is het tegen deze achtergrond logisch en niet verwijtbaar dat betrokkene in eerste instantie niet heeft gedacht dat het alarm afging omdat er olie lekte uit een brandstoftank. Ook de inspecteur heeft op de zitting aangegeven dat een dergelijk scenario niet zo snel voor de hand ligt.

Betrokkene dacht in eerste instantie dat het alarm in ruim 2 afging door smeltwater of binnendringend water. Bij het laden in ruim 2 had het harder gesneeuwd dan bij het laden in de andere ruimen en de brandstoftank werd verwarmd. Binnendringend water was eerder voorgekomen. Onder deze omstandigheden had betrokkene, met zijn kennis op het moment van het ontdekken van het ongeval, niet een andere oorzaak moeten overwegen.

Het tweede bezwaar is gegrond.

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat betrokkene de reeds bijgezette *bilge ejector* bij liet staan tot de volgende ochtend of totdat het weer beter was, terwijl hij niet wist wat er overboord werd gepompt. In totaal is toen ruim 12 uur lang olie overboord gepompt.

Betrokkene mocht in eerste instantie wel denken dat smeltwater of binnendringend water er de oorzaak van was dat het alarm afging, maar bij het blijven afgaan van het alarm had hij erop bedacht moeten zijn dat er iets anders aan de hand was, juist omdat slechts één van de lensputten alarm bleef geven, de capaciteit van de ejector van 70 m³ per uur en het schip 30/40 graden slingerde en in dat geval er een reële kans op schade in de ruimen aanwezig is. Nu de zware weersomstandigheden het aanvankelijk niet toelieten om te controleren waarom het alarm afging, had betrokkene de kapitein moeten adviseren om te pompen in de ballasttank in plaats van overboord, ook al was daar geen officiële procedure voor. Betrokkene heeft immers verklaard dat er een ballasttank aan boord was waar met ballastpomp-twee lenswater uit de ruimen naartoe gepompt had kunnen worden. Ook de reder heeft dat aangegeven in de e-mail van 10 maart 2022 aan de ILT.

In plaats daarvan is het alarm geblokkeerd en is de *bilge ejector* de volgende ochtend om 08.00 BT gestopt. Anders dan de inspecteur acht het Tuchtcollege niet aangetoond dat het verantwoord was om al eerder bemanningsleden aan dek en in het ruim te laten gaan voor inspectie.

Het derde bezwaar is gegrond.

Volgens betrokkene is er in werkelijkheid een veel kleinere hoeveelheid dan de aanvankelijk ruwe schatting van 30 m³ overboord gepompt. Hij verklaart op 11 februari 2022: *“found traces of fuel in the bilge system and inform the captain oil spill to the water”* (bijlage 7.3 verzoekschrift). Hoewel ook in het door hem overgelegde expertiserapport wordt geconcludeerd dat *“it seems unlikely that much fuel oil was actually pumped by the ejector out of the hold and we would expect that much of the 55m³ remains in the hold”* (bijlage verweerschrift, pagina 27), volgt uit die conclusie dat ook de deskundige ervan uitgaat dat olie overboord is gepompt. Op grond van de hierboven weergegeven bewijsmiddelen staat dus in ieder geval vast dat een deel van de 55 m³ olie de Atlantische Oceaan in is gepompt.

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 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 het milieu.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden/functie als HWTK, met de olielozing als gevolg.

De eis van de inspecteur om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van acht weken, waarvan vier weken voorwaardelijk, zou gezien de ernst van de gebreken op zijn plaats zijn. Het Tuchtcollege legt betrokkene echter een geldboete op. De reden daarvoor is dat ontzegging van de vaarbevoegdheid betrokkene niet zal raken, omdat hij niet meer vaart onder Nederlandse vlag.

In de omstandigheid dat betrokkene lering heeft getrokken uit het ongeval, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de geldboete 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. In de handboeken aan boord moet worden opgenomen hoe om te gaan met het *bilge* alarm uit een ruim.
2. Wanneer niet duidelijk is wat er lekt, moet die vloeistof niet overboord gepompt worden, maar moet veiligheidshalve gepompt worden in de ballasttank aan boord van het schip (als dat mogelijk is).

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, A. Aalewijnse, R.A. Oppelaar, S.W. Postma en A.W. Taekema, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 8 september 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.