



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN  
16 JULI 2021 (NR. 11 VAN 2021) IN DE ZAAK 2020.V12-OOCL RAUMA**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
te Den Haag,  
**verzoeker,**  
gemachtigde: B.A.C. van Geest,  
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

J.M. R.,  
**betrokkene,**  
raadsman: mr T.J. Kelder.

**1. Het verloop van de procedure**

Op 1 december 2020 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van B.A.C van Geest voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse schip OOCL Rauma. Bij het verzoekschrift waren 20 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 27 januari 2021 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De Inspecteur heeft op het verweerschrift gerepliceerd op 9 februari 2021, waarna betrokkene op 23 februari 2021 heeft gedupliceerd.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 4 juni 2021 om 10.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 4 juni 2021. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur B.A.C. van Geest, vergezeld van zijn collega ing. K. van der Wall. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman.

## **2. De vaststaande feiten**

2.1. Op 11 en 12 februari 2020 heeft het onder Nederlandse vlag varende containerschip OOCL Rauma (IMO 9462794, Roepleetters: PBWS) tijdens slecht weer op 3 verschillende momenten in totaal 7 geladen containers verloren. Het schip voer toen op de Noordzee en was onderweg van Kotka (Finland), via het Kielerkanaal, naar Rotterdam met 525 containers aan boord.

2.2. Dit ongeval is op 11 februari 2020 door de Nederlandse Kustwacht aan ILT gemeld.

2.3. Tijdens deze reis voer betrokkene als kapitein van de OOCL Rauma, dat voorheen MV “Elysee” was genaamd.

## **3. Het bezwaar 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).

In het bijzonder heeft betrokkene als eindverantwoordelijke geaccepteerd dat het schip in Kotka niet geladen is conform hoofdstuk IV van het Cargo Securing Manual (hierna: CSM).

Vooral tijdens het slechte weer onderweg waren de belastingen op de containers in de hogere tiers van de “open top” ruimen en het losse



sjormateriaal daardoor groter dan die waarmee rekening is gehouden bij de goedkeuring van de *container lashing plans*.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

- artikelen 4 en 9 van de Schepenwet;
- artikelen 343 en 359 van het Wetboek van Koophandel
- SOLAS Chapter VI part A – general provisions– regulation 5: Stowage and securing
- Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS code).

De eis luidt om betrokkene als maatregel een berisping op te leggen.

#### **4. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene betwist het bezwaar van de Inspecteur. Hij wist niet dat het schip niet was geladen overeenkomstig het CSM. Het beladingsplan is aan de wal opgesteld en de verantwoordelijke eerste stuurman heeft daar geen fouten in ontdekt, mede omdat de software die de rederij ter beschikking stelde beperkingen kende. Aan betrokkene kan geen individueel verwijt worden gemaakt, zodat het verzoek ongegrond is. Subsidiair kan met een waarschuwing worden volstaan.

#### **5. 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:  
Ik kan mij de feiten van de belading in Kotka niet meer goed voor de geest halen. De belading begint met de plannen van de charteraars die aan boord komen. De plannen worden via de e-mail aan mij gestuurd en ik stuur ze door aan de eerste stuurman. Ik heb het plan niet geopend.



De eerste stuurman controleert die plannen en als hij daar bedenkingen bij heeft, gaat hij in gesprek met de charteraar om aanpassingen te maken. Er is een *final plan* uitgekomen dat de stuurman heeft geaccepteerd en volgens dat plan is geladen. Na de belading moet de lading worden gesjord. Dat gebeurt in Finland meestal door de eigen bemanning. Als het *lashen* is afgerond, is het schip in principe gereed om te vertrekken. Mochten er tijdens de belading vragen of opmerkingen zijn van de stuurman, dan zal hij dat aan mij melden. Dat is de procedure.

U vraagt naar mijn eigen rol. De kapitein heeft tegenwoordig veel papierwerk. Ik heb geen rol bij het beladen. De werkprocedure is zo dat de stuurman mij bij vragen benadert voor een oplossing. Bij geen bijzonderheden, gaat hij door met zijn werk. In dit geval zijn er geen bijzonderheden gemeld voor zover ik mij kan herinneren.

U zegt dat de inspecteur mij verwijt dat niet is geladen volgens hoofdstuk 4 van het CSM. U vraagt of ik het daarmee eens ben. Ik kan het plan alleen accepteren als ik op dat moment volledig op de hoogte ben van het plan. Ik ga ervan uit dat als de stuurman mij meedeelt dat volgens het CSM is beladen, dat dat klopt. Ik kan mij niet herinneren of ik in dit geval op de hoogte was van het plan. U zegt dat de inspecteur uit het CSM haalt dat het programma een optimale belading aangeeft van de verschillende containers en als je daarvan wilt afwijken, je niet zwaardere containers hoger mag plaatsen (het eerste verwijt) en dat de stack van de bovenste 4 containers niet meer dan 70 ton mag zijn (het tweede verwijt).

U vraagt of ik achteraf vind dat er verkeerd beladen is. Ja, achteraf is dat het geval.

Ik ben het met u eens dat ik eindverantwoordelijk ben als kapitein en supervisie heb. U vraagt hoe ik invulling geef aan mijn rol van supervisor. Ik antwoord u dat je de stuurman zijn werk laat doen. Als de stuurman ervaren is, dan kan je erop vertrouwen dat het naar eer en geweten zal gebeuren. Ik houd daar geen toezicht op. Ik vertrouw deze stuurman, omdat ik hem al langere tijd ken en al langer met hem werk. Dan weet je hoe hij communiceert en in welke gevallen hij mij informeert. Hij had sinds 2017 zijn



bevoegdheid en vanaf die tijd voer hij ook als eerste stuurman. Hij was ervaren met dit soort ladingen en had bewezen dat hij betrouwbaar was. U vraagt of hij mij weleens heeft geïnformeerd over problemen. Ik antwoord u dat dat zo is, maar dat het dan vaak gaat over andere problemen, zoals gevaarlijke stoffen die op de verkeerde plek terecht komen. Als hij merkt dat stackloads worden overschreden, dan zal het veranderd moeten worden, maar dat heb ik nog nooit van hem gehoord. Het zou kunnen dat op voorgaande reizen hetzelfde is gebeurd.

Dit traject was een bekend traject voor de OOCL Rauma. Ik had het al een aantal keer gevaren. De te laden containers in Kotka bevatten meestal papier. Dat zijn zware containers.

Op vragen van de inspecteur antwoordt de kapitein als volgt.

De *container lashing plans* uit het CSM (tekeningen) heb ik vooraf bestudeerd. U vraagt of het mij niet is opgevallen dat volgens de *container lashing plans* de containers in de bovenste *tiers* lichter zijn dan in de praktijk het geval was. Ik antwoord u dat is mij dat niet is opgevallen. U vraagt hoe ik normaal gesproken weet of de verticale gewichtsverdeling in de *stacks* in orde is ten aanzien van het sjorsysteem, dus niet wat de scheepsconstructie betreft. Ik antwoord u dat de *working tool* het stabiliteitsprogramma is. U zegt dat er twee zaken in het oog moeten worden gehouden, het *citrix loading program* dat controleert op de maximale *stack weight* ten opzichte van de scheepsconstructie en het CSM, dat ziet op de krachten die berekend zijn op de sjorringen, de containers en de lading. U zegt dat daar een *lashing* programma voor zou moeten zijn en dat ik die niet had en hoe ik dan wist dat het in orde was? Ik antwoord u dat de tekening van het CSM de controle is die je hebt. U zegt dat u het heeft over stuwage en dat uit het stuwplan duidelijk blijkt dat de bovenste containers heel zwaar zijn. U vraagt of mij dat is opgevallen en of ik mij nooit heb afgevraagd of dit wel kan. Ik kan daar geen antwoord op geven. U vraagt of ik op de hoogte was van het maximum gewicht van 70 ton in de bovenste vier lagen. Ja, daar ben ik van op de hoogte. U vraagt wat de eerste stuurman controleert ten aanzien van stuwage van containers. U vraagt of de eerste stuurman beoordeelt of de verticale gewichtsverdeling in de *stacks* in orde is ten aanzien van het sjorsysteem.



Daar kan ik geen antwoord op geven. U vraagt of de eerste stuurman ervan op de hoogte was dat de maximale *stackload* vanaf *tier* 12 of 14 maximaal 70 ton was voor 40–50 voet containers. Dat zou hij moeten weten ja; ja hij weet dat.

Ik heb mijn manier van werken na het incident aangepast, in die zin dat ik alerter ben en vaker bij de stuurman meekijk en vraag wat de stand van zaken is bij de belading. Ik geef nu meer inhoud aan supervisie. Aan de kant van de rederij heeft men onder de aandacht gebracht bij kapiteins en stuurlieden dat elk schip CSM voorschriften kent en een stabiliteitsprogramma heeft en dat die afzonderlijk goed bekeken moet worden, zolang er geen software is om dit te controleren. Het kan ook handmatig met potlood en papier en optellen.

B. Het door Germanischer Lloyd goedgekeurde *Cargo Securing Manual* voor het MV “Elysee” luidt – voor zover van belang – als volgt:

*“Chapter IV Stowage and Securing of Containers*

...

*4.2. Stowage and Securing Instructions*

*4.2.1. Stowage and securing plan*

...

◆ *The following plans present the principal stowage pattern under deck and on deck*

*(TC: hierna volgen de container lashing plans 20'-40', 30'-40' en 40'-45', waarop is te zien dat de containers in een stack van beneden naar boven toe steeds lichter zijn. Op één van de plans staat:)*

*Note! Bays 03–29 (Open Holds), tiers 14–24 (8'6" high) resp. 12–20 (9'6" high): maximum stack weight: 70 t.*

...

*4.2.2. Stowage and securing principle on deck and under deck*

*The following tekst gives a brief description of the stowage and securing principle of containers under deck and on deck:*

◆ *The weight distributions for the bays and stacks stated in the manual represent the optimum under the given circumstances.*



*Every alteration has consequences to the loads of the elements involved. The following is principally valid:*

- ◆ *Alteration of the weight concentration in the stack downwards is possible.*
- ◆ *An upwards weight concentration is not possible (e.g. heavy container in the sixth tier ⇒ tilting of the stack, overstress of the foundations, twistlocks and lashings.*

...

- ◆ *It is generally not allowed to exceed the described stack weights.*

**Attention**, the below mentioned cases have **necessarily** to be considered, exceedings to be avoided:

- ◆ *The given weight distributions in the stack must not be exceeded.*
  - ⇒ *Overstressed stowage and securing elements*
  - ⇒ *Overstressed containers*
  - ⇒ *Loss of containers."*

C. Het verzoekschrift, opgemaakt en op 1 december 2020 ondertekend door B. van Geest voornoemd, voor zover inhoudend:

*Op 11 en 12 februari 2020 heeft de OOCL Rauma tijdens slecht weer op 3 verschillende momenten in totaal 7 geladen containers verloren. Op 12 februari 2020 is het ongeval door de reder aan ILT gemeld.*

#### **Het onderzoek**

*Het onderzoek naar dit ongeval richtte zich voornamelijk op het laden van de containers in Kotka (Finland) in samenhang met het Cargo Securing Manual (CSM). De zeereis en de weersverwachting, maakten geen deel uit van dit onderzoek. Het schip lag op 13 februari 2020 afgemeerd in Rotterdam. Ik kwam met een collega aan boord om onderzoek te doen naar dit ongeval. Van o.a. de volgende documenten hebben wij aan boord kopieën gekregen:*

- *Stuwplan bay 16 (17) en bay 20 (19)*

#### **Bevindingen**

*Het schip is op 7 februari 2020 in Kotka geladen met 525 containers; 61 x 20', 454 x 40' en 10 x 45'. Van de containers waren er 41 leeg, de rest bevatte lading.*



*Tijdens slecht weer op de Noordzee zijn er 3 containers aan bakboord (bay 16) en 4 containers aan stuurboord (bay 20) overboord gegaan. De containers hadden de volgende inhoud:*

- 3 containers met papierrollen*
- 2 containers met machineonderdelen voor papiermachines.*
- 2 containers met melkpoeder*

*Het onderzoek naar het laden in Kotka is voornamelijk gericht op de stacks van bay 16 en bay 20, waarvan er containers overboord zijn gegaan. Bay 16 en bay 20 bevinden zich in ruim 3, een zogenaamd "open top" ruim.*

*Bay 16 was geladen met alleen High Cube containers (9' 6" high).*

*Positie (bayrowtier) 160812 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 23,5 ton*

*Positie (bayrowtier) 160814 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 23,3 ton*

*Positie (bayrowtier) 160816 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 22,3 ton - **overboord***

*Positie (bayrowtier) 160818 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 21,6 ton - **overboord***

*Stack weight van deze 4 High Cube containers is 90,7 ton. Dat is meer dan de 70 ton die is toegestaan voor 9'6" high in tiers 12 - 20.*

*Positie (bayrowtier) 160612 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 25,1 ton*

*Positie (bayrowtier) 160614 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 24,7 ton*

*Positie (bayrowtier) 160616 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 24,7 ton*

*Positie (bayrowtier) 160618 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 24,3 ton - **overboord***

*Stack weight van deze 4 High Cube containers is 115,8 ton. Dat is meer dan de 70 ton die is toegestaan voor 9'6" high in tiers 12 - 20.*

*Alle andere stacks in bay 16 overschrijden ook de 70 ton die is toegestaan voor 9'6" high in tiers 12 - 20.*

*Voor de containers in de bovenste tier zijn een stuk zwaarder dan het maximaal toegestane gewicht voor containers in die posities op container lashing plan 20' - 40' en 40' - 45'.*

*Zwaar boven licht: in het stuwplan van bay 16 heb ik aangegeven waar een zwaardere container boven lichtere containers is geplaatst. Dat gebeurt 3 keer en de verschillen in gewicht zijn klein.*

*Bay 20 was voornamelijk geladen met High Cube containers (9' 6" high).*

*Positie (bayrowtier) 200712 - 40' (45G1 = 9'6" high), gewicht 20,7 ton*

*Positie (bayrowtier) 200714 - 40' (42U1 = 8'6" high), gewicht 21,4 ton*

*Positie (bayrowtier) 200716 - 45' (L5G1 = 9'6" high), gewicht 26,8 ton - **overboord***

*Positie (bayrowtier) 200718 - 45' (L5G1 = 9'6" high), gewicht 24,6 ton - **overboord***





*Stack weight van deze 4 containers is 93,5 ton. Dat is meer dan de 70 ton die is toegestaan voor 9'6" high in tiers 12 - 20.*

*Positie (bayrowtier) 200512 - 40' (45G0 = 9'6" high), gewicht 26 ton*

*Positie (bayrowtier) 200514 - 40' (42G1 = 8'6" high), gewicht 14,6 ton*

*Positie (bayrowtier) 200516 - 45' (L5G1 = 9'6" high), gewicht 27 ton - **overboord***

*Positie (bayrowtier) 200518 - 45' (L5G1 = 9'6" high), gewicht 24,4 ton - **overboord***

*Stack weight van deze 4 containers is 92 ton. Dat is meer dan de 70 ton die is toegestaan voor 9'6" high in tiers 12 - 20.*

*Alle andere stacks in bay 20 overschrijden ook de 70 ton die is toegestaan voor 9'6" high in tiers 12 - 20.*

*Voor de containers in de bovenste tier zijn een stuk zwaarder dan het maximaal toegestane gewicht voor containers in die posities op container lashing plan 20' - 40' en 40' - 45'.*

*Zwaar boven licht: in het stuwplan van bay 20 heb ik aangegeven waar een zwaardere container boven lichtere containers is geplaatst. Dat gebeurt 12 keer en de verschillen in gewicht zijn in het ruim klein. Echter boven de coaming zijn de verschillen groter, tot in een enkel geval zelfs ruim 19 ton.*

*Conclusie bay 16 en bay 20:*

*De onvolkomenheden zitten voornamelijk in de "open top" ruimen. Deze ruimen zijn voor het grootste deel geladen met High Cube containers (9' 6" high).*

*De meeste stacks in de "open top" ruimen overschrijden de 70 ton die is toegestaan voor 9'6" high in tiers 12 - 20.*

*Voor de containers in de bovenste tier zijn een stuk zwaarder dan de containers in die posities op container lashing plan 20' - 40' en 40' - 45'."*

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

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Betrokkene heeft als eindverantwoordelijke geaccepteerd dat het schip in Kotka niet geladen is conform hoofdstuk IV van het Cargo Securing Manual (hierna: CSM).



Vooraf tijdens het slechte weer onderweg waren de belastingen op de containers in de hogere *tiers* van de “open top” ruimen en het sjormateriaal daardoor groter dan die waarmee rekening is gehouden bij de goedkeuring van de *container lashing plans*.

B. Hoewel het praktijk is dat de eerste stuurman toezicht op de belading houdt en de kapitein eindverantwoordelijk is, kan betrokkene in deze zaak ook persoonlijk een verwijt worden gemaakt. Zoals hij ter zitting heeft verklaard, had hij deze reis al meermalen gemaakt en was hem bekend dat vanuit Kotka meestal zware, met papier geladen containers worden verscheept. Hij was er van op de hoogte dat in het CSM specifieke eisen worden gesteld aan de wijze van stuw en sjoeren van (zware) containers. Betrokkene heeft het Tuchtcollege niet duidelijk kunnen maken waar zijn vertrouwen op was gebaseerd dat de eerste stuurman had gecontroleerd dat aan die specifieke eisen was voldaan. Onder de gegeven omstandigheden van dit geval had betrokkene daadwerkelijk invulling moeten geven aan zijn superviserende rol en had hij het niet volledig aan het beoordelingsvermogen van de eerste stuurman mogen overlaten om hem al dan niet te informeren.

C. Het is niet vast te stellen of volledige navolging van het CSM het overboord slaan van de containers bij de zeer zware weersomstandigheden onderweg daadwerkelijk had kunnen voorkomen. In ieder geval zijn nu onnodig zware belastingen op de containers in de hogere *tiers* van de “open top” ruimen ontstaan. Het Tuchtcollege acht het bezwaar gegrond.

D. De gedragingen van betrokkene leveren 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.



## 7. De tuchtmaatregel

- A. Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn functie als kapitein. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van met name de lading en het milieu in gevaar is gebracht.
- B. Niet onvermeld mag echter blijven dat de kapitein het schip en haar bemanning onder zeer moeilijke weersomstandigheden heeft weten te behouden.
- C. Op grond van de voorgaande overwegingen volstaat het Tuchtcollege met het opleggen van de maatregel van berisping.

## 8. Aanbevelingen voor de praktijk

In het verlengde maar ook los van de beslissing in deze zaak ziet het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen te doen:

1. Zoals ook de Inspecteur en de raadsman naar voren hebben gebracht bevat het computerprogramma aan boord geen module die de sterkte van het sjorsysteem toetst in gevallen waarbij de individuele gewichten in de stacks afwijken van de *container lashing plans*. Het zou de controle op de naleving van het CSM een stuk eenvoudiger maken indien containerschepen daarmee wel worden uitgerust.
2. De eerste stuurman dient in de haven geen wacht aan dek te lopen maar dient zich geheel op de belading te concentreren. Reders dienen dat te faciliteren.
3. Het verdient aanbeveling dat officieren aan dek met elkaar informatie delen, in dit geval over de specifieke eisen die het CSM stelt aan de wijze van stuwen en sjarren.
4. Belangrijke eisen dienen in een CSM op duidelijker wijze te worden vermeld dan als "Note" in een klein kader op 2 van de 3 *container lashing plans*.



## **9. De beslissing**

Het Tuchtcollege:

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar gegrond;
- legt aan betrokkene de maatregel van berisping op.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, H. van der Laan en E.R. Ballieux, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 16 juli 2021.

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.