



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
26 NOVEMBER 2021 (NR. 14 VAN 2021) IN DE ZAAK 2021.V4-THUN LIFFEY**

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

P.J. van H.,
betrokkene,
raadsman: J.M. de Boer.

1. Het verloop van de procedure

Op 25 maart 2021 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van B.A.C van Geest, voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Thun Liffey. Bij het verzoekschrift waren 21 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 16 juni 2021 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 15 oktober 2021 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De zitting heeft plaatsgevonden op 15 oktober 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 aanleiding

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

Op 29 december 2020 is de Thun Liffey na vertrek uit Londonderry aan de grond gelopen. Dat gebeurde vlak nadat de loods met de loodsboot van boord was gehaald. Het schip heeft enige uren aan de grond gezeten voordat het met opkomend water en met de hulp van 2 sleepboten loskwam.

De Thun Liffey is een Nederlandse olie- en chemicaliëntanker, toebehorend aan Thun Tankers B.V. te Delfzijl. Het schip is in 2020 gebouwd, is 141,57 meter lang, heeft een bruto-inhoud van 11.826 gt. en wordt voortbewogen door een motor met een vermogen van 4480 kW. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zestien 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).

In het bijzonder heeft betrokkene:

1. door naar de schipper van de loodsboot te luisteren om nog meer lijn aan stuurboord te geven “als het ware” de veilige navigatie van zijn schip overgegeven aan de schipper van de loodsboot. Zeker gedurende de periode dat de betrokkene zijn eigen positie, koers en vaart over de grond niet kon monitoren, om de reden dat hij aan stuurboord naar



- buiten keek. Dat deed hij omdat het afgeven van de loods zo lang duurde.
2. het ECDIS scherm op stuurboord brugconsole niet aangezet of aan laten zetten.
 3. de 1^e stuurman niet opgedragen om de positie, koers en vaart van het schip vanaf stuurboord console in de gaten te houden, toen de betrokkene wegliep van de middenconsole om aan stuurboord naar buiten te kijken.
 4. onvoldoende rekening gehouden met de invloed van de sterke ebstroom en de toenemende NNW wind op het schip tijdens het afgeven van de loods.
 5. Het schip heeft een paar uur lang aan de grond gezeten.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

STCW code Part A

Section A-II/1 – Standards regarding the master and deck department – Bridge Resource Management.

Section A-II/2 – Standard of competence – Situation Awareness.

STCW code part A Chapter VIII – section A PART 4 – WATCHKEEPING AT SEA

(4.1 – principles to be observed in keeping a navigational watch)

“Navigation with pilot on board

49 Despite the duties and obligations of pilots, their presence on board does not relieve the master or officer in charge of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and/or the officer in charge of the navigational watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check on the ship's position and movement.”

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



4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – aangevoerd dat de verwijten die hem worden gemaakt, gebaseerd zijn op onjuiste feiten en op aannames. Uit de juiste feiten volgt dat betrokkene de draai naar een veilige koers te laat heeft gemaakt, omdat de loods veel te lang aan boord is gebleven. De loods en de schipper van de loodsboot hadden de operatie kunnen en moeten stoppen toen het te lang duurde en betrokkene moeten waarschuwen, wat zij niet hebben gedaan. Ook de 1^e en 3^e stuurman hadden betrokkene van informatie moeten voorzien, hetgeen zij hebben nagelaten.

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:

“Ik heb niet zoveel herinneringen aan het moment van het van boord gaan van de loods. Ik kon mijn geheugen destijds niet verifiëren aan de hand van de VDR-gegevens. Wat mij het meeste bijstaat is dat de loodsboot niet langszij wilde komen. Tot op heden is mij niet duidelijk waarom niet. Normaal gesproken is het een zeer snelle handeling. De loods ging naar beneden, dat gaf hij zelf aan. Via VHF had hij contact met de loodsboot dat hij naar beneden kwam. Binnen een halve minuut stond hij aan dek. Vanaf dat moment was ik alert en wilde ik zo snel mogelijk op mijn koers terugkomen, maar dat gebeurde niet. Er was niets bijzonders aan de hand. Alles verliep standaard. Omdat het steeds harder ging waaien, wilde de loods eerder van boord. Bij de ‘Tuns buoy’ kwam er al water overheen, vandaar dat hij sneller van boord wilde. Ik weet niet wanneer hij precies zei dat hij eerder van boord wilde, maar volgens de VDR-gegevens was het enkele minuten tot een kwartiertje voordat hij daadwerkelijk de brug verliet. Ik zag geen problemen om de loods eerder van boord te laten. Het is geen hogere



wiskunde om een loods van boord te laten gaan. Toen de loods enkele minuten of een kwartiertje voordat hij de brug verliet aangaf dat hij eerder van boord wilde, had ik nagedacht wat dat voor consequenties voor de navigatie zou hebben. Ik wist waar ik ongeveer zat, we waren al buiten het vaartraject, en ik wist dat we niet al te veel ruimte hadden. De loods had al iets meer zuidelijk van onze oorspronkelijke koers gevaren, maar er was nog steeds geen probleem. In het vaarwater zat ik iets ten noorden van het midden, meen ik mij te herinneren.

De brugsamenstelling op dat moment was als volgt. Ik was als kapitein op de brug. De loods gaf roerorders aan de roerganger. De 3e stuurman was officier van de wacht en was bezig met de navigatie. De 1e stuurman was ook op de brug en fungeerde als uitkijk.

Ik ben het niet eens met het bezwaar dat ik de navigatie heb overgegeven aan de schipper van de loodsboot. Ik kon op dat moment mijn eigen herinneringen niet verifiëren aan de VDR-gegevens en volgens die gegevens is het niet gebeurd. Op enig moment ging de loods van boord. Hij heeft toen eerst de loodsboot opgeroepen dat hij naar beneden ging. Toen heeft hij de koers van 65 op 70 graden gelegd en gevraagd of ik het daarmee eens was. Ik was het daarmee eens. Hij is toen naar beneden gegaan samen met de 3e stuurman. Binnen een halve minuut was hij aan dek. Toen hij net van de brug was, kreeg ik een oproep van de loodsboot of ik nog iets meer lij kon geven. Toen ben ik naar 75 graden gegaan, dus ik heb roerorder gegeven aan de roerganger om naar 75 graden te gaan. Een paar seconden later ben ik nog een beetje naar stuurboord gegaan en heb ik hem op 80 graden gelegd. Ik heb dat zelf gedaan. Ik had een windsock en kon dat dus aardig monitoren. Op een gegeven moment kreeg ik de indruk dat het wat lang duurde en om wat meer lij te geven voor de loodsboot, zodat de loods zo snel mogelijk van boord kon gaan, heb ik toen stuurboord 10 roerorder gegeven. Van de loodsboot kreeg ik toen ook te horen dat hij geen lij had, hij vroeg meer lij en toen zei ik dat dat goed was en ik ermee bezig was. Ik heb toen geen roerorder meer gegeven. Ik kreeg helemaal geen informatie of input van de loods of de loodsboot of de 3e stuurman aan dek over wat er allemaal aan de



hand was. De loods ging niet van boord. Ik dacht waarom duurt het allemaal zo lang en omdat ik geen input kreeg ging ik zelf even kijken. Toen ben ik naar het derde raam van stuurboord gegaan om te kijken wat er allemaal aan de hand was. Ik was in de veronderstelling dat de loods al op de loodsladder stond, maar die stond nog steeds aan dek en er gebeurde voor de rest niets, dus dat was een beetje raar. Toen heb ik midscheeps roerorder gegeven en daarna steady en toen is de loods van boord gegaan. Daarna heb ik meteen bakboord 20 gegeven en iets meer pitch om te zorgen dat ik zo snel mogelijk weer op koers kwam.

Voordat ik naar de vleugel aan stuurboordkant liep, dacht ik niet dat het een probleem zou worden. Ik had weinig ruimte en dacht het wordt wel een beetje krap. Ik had nog steeds voldoende ruimte als de loods meteen van boord was gegaan. Achteraf gezien was het geen goede plek, omdat ik buiten de vaargeul dreigde te komen waar het ondiep was. Daarom wilde ik zelf kijken wat er aan de hand was. Ik stond achter de ECDIS van de middenconsole en toen ben ik aan stuurboord gaan staan omdat ik geen input kreeg. Ik wist niet wat er allemaal aan de hand was. Ik had via de portofoon gevraagd bij koers 80 aan de 3e stuurman of het toen goed was. Het antwoord was niet helemaal verstaanbaar, ik begreep wel dat het nog niet helemaal goed zat met de lij. Ik gaf toen nog een keer 80 aan en heb stuurboord 10 roerorder gegeven en ik kreeg nog steeds geen input. Ik heb wel gevraagd wat de status was en toen ben ik naar het raam gelopen.

Alle apparatuur stond bij, behalve de ECDISSEN op de brugvleugels. Dat doen wij nooit, dat heeft geen zin. Bij het navigeren vanaf de middenconsole heb je twee ECDISSEN staan. Het monitoren met de ECDIS op de brugvleugels is alleen handig met manoeuvreren. Van daaruit heb je weinig zicht. Ik zet voor vertrek de ECDISSEN aan op de vleugels, omdat dat voor het manoeuvreren makkelijk is. Het hangt ervan af of ik ze daarna uitzet. We navigeren niet met de ECDISSEN op de brugvleugels. Soms blijven ze uitstaan. Bij vertrek uit Londonderry stonden ze aan. We lagen bakboord langs de kant. Alleen bakboord stond dan bij. Stuurboord wordt dan niet aangezet, want dat heeft geen nut. Dat is zeker niet van invloed geweest op de gang van zaken. Toen



ik bij het derde raam stond, keek ik waarschijnlijk naar voren naar het loodsstation¹. Vanaf daar is het te ver weg om op de ECDIS te kijken. Het scherm van de ECDIS op de vleugel is naar achteren gericht. We manoeuvreren vanuit het midden. Toen ik aan stuurboordzijde van de brug stond heb ik de ECDIS niet aangezet, omdat als je aan stuurboordkant staat en achter het scherm staat, je niet naar buiten kunt kijken. Je hebt dan geen zicht op het loodsstation. Je hebt ook nog eens een stuk hout voor je gezicht.

In het investigation report staat dat het alarm van de ECDIS door de 3e stuurman is geaccepteerd. Ik weet niet om welk alarm het ging. In de reisvoorbereiding wordt een guard zone genoemd. U vraagt wat daarmee wordt bedoeld. Daarmee wordt bedoeld de look ahead van de ECDIS. Als ik op ondiep water aanlig gaat het alarm af binnen de gestelde tijd van de guard zone. De instellingen van de ECDIS worden gedaan bij vertrek. Gekeken wordt waar de ondieptes zijn. Bij de ondiepte waren geen boeien.

Ik verklaar dat ik de taken 'plotting, positions, in charge of navigation' heb overgenomen op het moment dat de 3e stuurman de brug verliet. U wijst op het bezwaar onder 3, dat ik de 1e stuurman niet heb opgedragen om de positie, koers en vaart in de gaten te houden toen ik wegliep van de middenconsole. Ik verklaar dat ik bezig was met de navigatie, niet de 1e stuurman. De 1e stuurman toonde weinig initiatief. Normaal gesproken ga ik ervan uit dat een 1e stuurman weet wat hij moet doen. Ik had liever gehad dat hij mij van informatie voorzag en naar de middenconsole was gelopen. Ik mag ervan uitgaan dat een 1e stuurman weet wat hij moet doen.

U wijst op pagina 8 van het investigation report onder punt 5.6: "Captain moved to SB window on bridge to have a better look on deck/pilot boat, thereby losing his orientation". Ik verklaar dat dit laatste een constatering is van de HWTK. We zaten met zijn drieën (TC: het onderzoeksteam) daarover te filosoferen. Voor mijn gevoel wist ik precies waar ik zat natuurlijk. Dat ik mijn oriëntatie zou hebben verloren is onhandig in het rapport gekomen. Het

¹ 'Loodsstation' refereert in deze tekst aan de positie op het dek van het schip waar de loodsladder is gesitueerd



was toen de indruk van het driemanschap. Ook dit punt kon ik achteraf beter interpreteren aan de hand van de VDR-gegevens.

U wijst op pagina 14 van het rapport (Conclusion on board investigation) op conclusie nummer 6. U zegt dat u hier een bevestiging leest van bezwaar nummer 3. Ik verklaar dat dit niet mijn conclusie was, maar vooral van het kantoor.

De loodsladder is klaargemaakt om half acht. De stuurman heeft dit niet gecontroleerd, vandaar dat de 3e stuurman meeding naar beneden. Een vooraf check is er niet geweest. Het is niet duidelijk waarom de loodsboot niet langs zij kwam. De loodsboot kon later wel langs zij komen toen het schip stillag. Dat het zo lang duurde voordat de loods overstapte, moet achteraf iets zijn geweest met de maneinden. Ik weet niet meer wie er sprak over de maneinden. Gebruik van de maneinden was niet gebruikelijk, maar de loods wilde dat graag. De doorsnee bemanning was bekend met de maneinden. Het is niet zo dat onbekendheid ertoe heeft geleid dat het zo lang heeft geduurd. De 3e stuurman heeft dat later ook niet verklaard. Het is nog steeds onduidelijk. Niemand weet wat de oorzaak was.

Het zicht tijdens het incident was goed. Ik kon het land aan stuur- en bakboord goed zien. We hebben een windmeter en ik kon de status van de zee zien. Het ging wel steeds harder waaien en er was een sterke ebstroom. Ik maakte mij geen zorgen op dat moment want normaal gesproken gaat de loods er direct vanaf en dan kan ik meteen bakboordroer geven en de draai beginnen en dan is er geen probleem. Als het zo lang duurt wordt het wel een probleem. Ik heb de draai te laat ingezet. Als ik betere input had gehad, dan was mij dat niet overkomen. Ik was bezig met het afgeven van een loods, terwijl er blijkbaar toch iets aan de hand was waarvan ik niet op de hoogte was gesteld. Ik dacht niet we moeten dit afbreken, omdat de loods normaal gesproken naar beneden direct naar de loodsboot gaat. Als ik meer lij geef, ga ik ervan uit dat de loodsboot al langs zij ligt. Ik zag daar in principe op dat moment geen probleem in. Als ik dat eerder had geweten, had ik de keuze kunnen maken om het eerder af te breken. Ik kreeg geen input. Ik ging ervan



uit dat de loods er meteen vanaf ging. Rekening houden met de ebstroom en de wind, dat was één van de factoren, maar niet dé factor. Als ik eerder de bakboorddraai in had kunnen zetten was het geen probleem geweest. Ik moet wel vaker manoeuvreren met sterke wind en dan houd ik er ook rekening mee. Op schrift verklaarde ik op vragen van de Inspecteur dat ik onvoldoende bewust was van de invloed van eb en de toenemende wind. U zegt dat dit leest als een erkenning. Ik verklaar dat ik dat op dat moment zo heb ervaren. Ik moest informatie naar kantoor sturen en was met van alles bezig en heb mezelf op het verkeerde been gezet. Zelfs nu het verhoor niet life, maar op schrift is gegaan, had ik nog steeds geen goed plaatje van de waarheid. Ik had alleen mijn herinnering die niet helemaal bleek te kloppen met objectieve gegevens. Ik ben geneigd om toe te geven als ik een fout heb gemaakt. Daar heb ik mij door laten leiden in mijn verklaring.

Ik heb van de rederij een officiële waarschuwing gekregen. Als het nog een keer zou gebeuren, zouden er nog andere maatregelen volgen. Deze andere maatregelen zijn verder niet gedefinieerd door de rederij. Sinds het incident heb ik in mijn verlofperiode een BRM-cursus gedaan. De op die cursus geleerde vaardigheid die ik het meest toepas in de huidige praktijk aan boord is communicatie.”

- B. De Statement of facts, opgemaakt op 29 december 2020 en ondertekend door betrokkene en de loods (bijlage 5 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

“29/12 0640 It Pilot on board (Londonderry LSS Oil berth)

Draft: fwd 4.90 mtr aft 6.40 mtr

29/12 0655 It left berth; 1 tugboat Shrove stand-by

Tide 2.25 m above C.D.

Wind NNW 4

29/12 0706 It Start SB swing at Culmore Bay, tugboat Shrove stand-by

29/12 0718 It Completed SB swing

29/12 0720 It Chief Officer took over engine and steering controls to amidship console.



29/12 0722 It Helmsman took over steering on hand.
Outbound at low speed, slowly increasing to pitch 40%, then later increase to pitch 50%

29/12 0810 It exiting dredged channel at Redcastle.
Speed 12.5 knots over ground.
Tide 2.01 m above C.D.

29/12 0835 It Passing Merville Light
Speed 13+ knots over ground
Course 065
Wind NNW 7

29/12 0840 It Start reducing speed down to approx. 6 knots for disembarkation pilot.
Course 060

29/12 0840 It Pilot ladder was prepared at SB side, 1 mtr above water level with 2 man ropes stand-by for pilot ladder.

29/12 0843 It Pilot left bridge and made his way towards disembarkation station on SB deck. Crew had to adjust the 2 man ropes to correct length.

29/12 0845 It Pilot boat requested more lee towards SB. Captain steered to 070. Pilot boat requested more lee, captain gave orders to helmsman 20 to SB. Speed was about 6 knots.

29/12 0846 It Pilot off, Captain gave immediate order 20 PS and gave pitch 50% ahead to make a port swing.
Wind NNW 7 to 8 (approx. 30 knots) Ship turned too slow, ship drifted towards sand bank and ran aground at 0850 It.

29/12 0850 It Reduced pitch to 20%.
Tide 1.5 m above C.D. locally. (Position: 55 11.9N 006 56.7 W)
HW River Foyle 29/12 0703 It / LW 29/12 1329 It. (about 1 hr difference between tidal times and grounding position)
Wind NNW 7/8 (approx. 30 kn)
(...)

29/12 1359 It Ship came off and was afloat again. Ship discharged approx. 1465 m³ of ballast from WB



6W, 5W, 4W and 3W (to reduce the pressure on the underwater SB hull plating) at the time ship came back afloat again.

29/12 1400 It tugboats maneuvered the ship back toward deeper water. With assistance of 2 tugboats, ship made his way towards Merville Bay.”

C. Het door de reder aan ILT ter beschikking gestelde *investigation report* (bijlage 6 bij het verzoekschrift), voor zover inhoudend:

Final Investigation Report: grounding Incident Thun Liffey Foyle River 29-12-2020

(...)

“Investigation team members on board vessel Master, chief officer, leader chief engineer”.

Incident details:

- Pilot ladder was prepared at SB side, 1 mtr above water level with 2 man ropes stand-by for pilot ladder.*
- The pilot made his way down towards the pilot disembarking station on SB deck, accompanied by 3rd officer. Master took over navigation. Bosun and AB had prepared pilot ladder in combination with manropes as requested by pilot. Meanwhile the pilot was waiting on deck for disembarkation.*
- Pilot boat requested to give more leeway, while not alongside ship. Captain gave orders to steer more to SB. Wind NNW 7/8, swell more N-ly.*
- Captain went SB window, in order to see what was going on at the deck.*
- Pilot boat requested to give more leeway again, captain ordered SB 20 to steer more to SB.*
- The pilot disembarked. Captain gave immediately Port 20 steering order to helmsman and increased pitch in order to make the PS swing.*
- Due to NNW wind force 7/8 and strong ebb-tide, ship drifted towards the “Tuns” bank.*
- Ship turned too slow and ship ran aground in position 55 11.9N 006 56.7W. Ship was buoyed approx. from SB-fwd accommodation to SB-before forecastle.*



- Captain had bow thruster full to port with rudder hard to SB with pitch 40% ahead, with no visible effect.
- Captain called pilots again and informed pilot that ship was aground. Captain requested pilot to board again and have 2 tugboats stand-by.
- Pilot boarded again and Main Engine was stopped.

(...)

Conclusion on board investigation:

1. Disembarkation position was too close to shallow water and should have been reconsidered by pilot and captain. Original passage plan was not followed. Cross track alarms and look ahead alarm were acknowledged but not sufficient assessed. Planned track was not followed therefore cross track alarm not any more useful.
 2. Pilot boat requested 2 times to give more leeway, Pilot boat remained at a distance of approx. 35 meter of the ship and was not alongside and "stand-by" Only when the ship had created enough leeway, the pilot boat made his approach, thereby losing precious time.
 3. Captain should have declined to give more leeway, in order to sail more north to a better position, away from shallow waters.
 4. Captain lacked information regarding position of ship at the time pilot was disembarking because he was not in the vicinity of RADAR and ECDIS anymore, but was focused on the pilot boat and pilot on deck at SB-side of bridge windows.
 5. Look ahead alarm went off but was acknowledge by 3rd officer reported to master
 6. Bridge composition changed when the third officer of the watch is left the bridge, The remaining bridge team did not receive new instructions from the Master to compensate for leaving the 3rd officer.
- Master failed to give specific instructions to members of remaining bridge team. One option in this case, would have been that Master ordered the Chief Officer to take over duties OOW instead of himself and advised boson to act as the solely look out



7. Pilot and captain should have considered disembarkation of pilot either via PS or further North, passing "Tuns" buoy, where there is more space to manoeuvre.

8. Crew prepared pilot ladder correct in combination with man ropes. The pilot requested the use of man ropes, due to the swell, rough sea-state and a freeboard of approx. 7 meters.

9. It took the pilot boat to long to come alongside the vessel. The pilot boat was warned in advance pilot was underway to pilot ladder. Due to this, valuable time was lost, while the pilot was waiting on deck for the pilot boat to come alongside. Meanwhile, due to NNW 7/8 wind and strong ebb-tide, the ship was pushed towards the shallow waters."

D. De schriftelijke antwoorden van betrokkene op de volgende vragen van de Inspecteur (bijlage 15 bij het verzoekschrift):

12. Was u zich vooraf bewust van de invloed die de sterke ebstroom kon hebben op het schip tijdens het afgeven van de loods?

13. Was u zich vooraf bewust van de invloed die de (toenemende) NNW wind kon hebben op het schip tijdens het afgeven van de loods?

antwoorden:

12. Ik was niet voldoende bewust van de invloed van de sterke ebstroom op het schip tijdens het afgeven van de loods, zoals is gebleken.

13. Ik was niet voldoende bewust van de invloed van de toenemende NNW wind op het schip tijdens het afgeven van de loods, zoals is gebleken.

Overwegingen

Het Tuchtcollege stelt voorop dat betrokkene als kapitein eindverantwoordelijk is voor de veilige navigatie van zijn schip. Dit betekent dat – ook wanneer hij onvoldoende informatie krijgt van zijn bemanning of de loods – hij actief zal moeten navragen wat er aan de hand is als het schip in gevaar dreigt te komen. Tegen deze achtergrond is, op grond van de



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

Het derde bezwaar is gegrond, in die zin dat betrokkene de 1^e stuurman had moeten opdragen om de positie, koers en vaart van het schip in de gaten te houden. In het bezwaar staat dat betrokkene dit had moeten doen op het moment dat hij wegliep van de middenconsole om aan stuurboord naar buiten te kijken, maar dat zou te laat zijn geweest. Betrokkene had al in een eerder stadium aan de 1^e stuurman duidelijk moeten maken wat zijn taak op de brug was, namelijk op het moment dat werd besloten dat de loods eerder van boord zou gaan en duidelijk werd dat de loods met de 3^e stuurman, een lid van het BRM-team (Bridge Resource Management), de brug zou verlaten. De taak van de 3^e stuurman diende te worden waargenomen. Dit geldt temeer nu de 1^e stuurman uit zichzelf, volgens betrokkene, geen initiatief toonde om taken uit te voeren.

Wanneer betrokkene de 1^e stuurman wel zou hebben opgedragen de positie, koers en vaart van het schip in de gaten te houden, zou betrokkene zich hebben kunnen concentreren op de communicatie met de 3^e stuurman en het loodsstation over het van boord gaan van de loods. Dat van boord gaan van de loods duurde bij elkaar, vanaf het verlaten van de loods van de brug tot het moment dat de loods het schip verliet, vijf minuten. Mogelijk was er iets aan de hand met de maneinden, maar dat is ter zitting niet duidelijk geworden. De 1^e stuurman zou betrokkene dan hebben kunnen waarschuwen voor het ondiepe water en (in overleg met betrokkene) kunnen ingrijpen. Of betrokkene had de 1^e stuurman kunnen opdragen om de communicatie met de loods voor zijn rekening te nemen en betrokkene had dan de positie, koers en vaart van het schip in de gaten kunnen houden.

In het bezwaar staat ook dat de 1^e stuurman de positie, koers en vaart van het schip vanaf stuurboord console in de gaten had moeten houden, maar zoals hierna over het tweede bezwaar wordt overwogen, zou dit niet hebben bijgedragen aan voorkoming van het ongeval, vanwege het beperkte zicht op die positie.



Het vierde bezwaar is gegrond. Betrokkene heeft op schriftelijke vragen van de Inspecteur erkend dat hij onvoldoende rekening hield met de invloed van de sterke ebstroom en de toenemende NNW wind op het schip tijdens het afgeven van de loods. Zou hij wel voldoende rekening hebben gehouden met deze omstandigheden, dan zou hij naar goed zeemanschap de wens van de loods om hem eerder van boord te laten, niet hebben gehonoreerd. Dan wel had betrokkene de wens van de loods wel kunnen honoreren en dan naar goed zeemanschap, rekening houdend met de ebstroom en de wind, meer ruimte moeten vrijmaken aan stuurboord door het schip meer aan bakboordzijde van het vaarwater te positioneren, alvorens de manoeuvres in verband met het afzetten van de loods in te zetten. Een andere mogelijkheid zou zijn geweest wanneer hij zich wel de invloed van de sterke ebstroom en de toenemende wind zou hebben gerealiseerd, dat hij de operatie zou hebben afgebroken toen het van boord gaan van de loods in zijn ogen te lang duurde.

Het vijfde bezwaar is gegrond. Dat het schip een paar uur lang aan de grond heeft gezeten staat vast.

Het eerste bezwaar is ongegrond. Betrokkene heeft niet de veilige navigatie van zijn schip overgedragen aan de schipper van de loodsboot. Hij heeft zelf de navigatie overgenomen van de loods, toen de loods van de brug af ging met de 3^e stuurman. Betrokkene was *in control* en volop met zijn taak van navigeren bezig. Hij heeft orders gegeven, waaronder het roerorder 80 om nog meer lij aan stuurboord te geven. Betrokkene deed dit op eigen initiatief en niet pas toen de schipper van de loodsboot daarom vroeg. Vervolgens heeft hij roerorder midscheeps gegeven en daarna *steady*.

Het tweede bezwaar is ongegrond. Op zichzelf is juist dat de ECDIS op de stuurboord brugconsole niet aanstond. Dat deze ECDIS niet aanstond is echter begrijpelijk, omdat dit geen nut had bij het afzetten van de loods. Het scherm was immers niet half gedraaid zodat men niet ook naar het loodsstation kon kijken. Vanaf het derde raam waar betrokkene zich bevond,



was deze ECDIS ook te ver verwijderd van de betrokkene om nuttige informatie te verschaffen.

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.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met aan de grond lopen van het schip als gevolg.

Een onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur is op zijn plaats, waarbij het Tuchtcollege het volgende in aanmerking heeft genomen:

- twee van de vijf bezwaren zijn ongegrond;
- de gebleken gedragingen ten aanzien van de drie overgebleven bezwaren zijn ernstig genoeg voor de maatregel van schorsing;
- betrokkene heeft van kantoor een officiële waarschuwing gekregen en aangezegd gekregen dat, als het nog een keer zou gebeuren, er nog andere maatregelen zouden volgen;
- er was geen schade aan het schip of het milieu;
- betrokkene heeft geleerd van het voorval (er zijn camera's opgehangen en hij past de op de BRM-cursus geleerde vaardigheid van communiceren toe).



6. 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. Geruime tijd voordat de loods van boord gaat, dient de loodsladder te zijn klaargemaakt en gecontroleerd door een ter zake kundige officier. Deze voorbereiding is nóg belangrijker bij het gebruik van maneinden.
“2.2. The rigging of the pilot transfer arrangements and the embarkation of a pilot shall be supervised by a responsible officer having means of communication with the navigation bridge and who shall also arrange for the escort of the pilot by a safe route to and from the navigation bridge. Personnel engaged in rigging and operating any mechanical equipment shall be instructed in the safe procedures to be adopted and the equipment shall be tested prior to use.” – SOLAS CH V, Reg 23
2. Een BRM-team heeft een controlerende taak en dient individuele fouten van teamleden te onderkennen en te corrigeren. Alle leden van het BRM-team moeten zich dan ook bewust zijn van hun verantwoordelijkheden en de taakomschrijvingen binnen het team. Dit brengt mee dat als één of meer leden van het BRM-team de brug voor korte of lange tijd verlaat, de kapitein (of een ander teamlid) ervoor zorgdraagt dat zijn/hun taken worden waar- en/of overgenomen.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de bezwaren onder 1 en 2 ongegrond;
- verklaart de bezwaren onder 3, 4 en 5 gegrond;
- legt aan betrokkene de maatregel van schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twee weken.



Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, C.R. Tromp en C. Kuiken, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 26 november 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.