



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
11 NOVEMBER 2022 (NR. 3 VAN 2022) IN DE ZAAK 2022.V2-BEAUMAI DEN**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. K. van der Wall,
senior inspecteur ILT/ Ongevallenonderzoek scheepvaart en administratieve
controles te Zwijndrecht,

tegen

P. V.,

betrokkene,

raadsman: J.M. de Boer.

1. Het verloop van de procedure

Op 16 februari 2022 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 Beaumaiden. Bij het verzoekschrift waren 46 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 30 maart 2022 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 16 september 2022 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 16 september 2022. Voor verzoeker is ter zitting verschenen inspecteur ing. K. van der Wall voornoemd en B.A.C. van Geest, senior inspecteur ILT/Ongevallenonderzoek scheepvaart en administratieve controles te Zwijndrecht.

Betrokkene is verschenen en is bijgestaan door zijn raadsman.

2. De aanleiding

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

Op maandag 18 oktober 2021, om circa 3:27 uur LT is het schip Beaumaiden aan de grond gelopen nabij het Deense eiland Bornholm. Deze gronding is dezelfde dag door de rederij aan de Inspectie gemeld (bijlage 5 bij het verzoekschrift). Het schip was volledig beladen met kunstmest en had een maximale diepgang van 5.50 m.

Betrokkene had op 17 oktober 2021 de wacht van 20:00 tot 24:00 uur. Er was in deze periode geen uitkijk op de brug aanwezig. Tussen 19:00 en 21:00 uur heeft betrokkene circa een liter wijn gedronken. Rond 23:40 uur is hij in zijn hut naar het toilet gegaan. Daarna is hij op zijn bed gaan liggen en in slaap gevallen. Hij heeft de 3^{de} stuurman niet gebeld om hem te wekken voor diens wacht van 00:00 tot 4:00 uur. Het schip heeft circa vier uur met een onbemande brug gevaren, op de automatische piloot, voordat het schip bij Bornholm, met een snelheid van tien knopen, aan de grond gelopen is.

De Beaumaiden (IMO nummer 9401257) is een Nederlands General Cargo schip, eigendom van Valparola Beaumaiden B.V., in beheer bij rederij Vertom.



Het schip is in 2008 gebouwd, is 88,6 meter lang en 12,5 meter breed en het heeft een laadvermogen van 3800 ton. Ten tijde van het ongeval bestond de bemanning in totaal uit zeven 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:

1. heeft betrokkene een grote hoeveelheid alcoholhoudende drank genuttigd, zowel voorafgaand als tijdens zijn wacht; dit betrof circa een liter wijn;
2. heeft betrokkene niet gezorgd voor een goede uitkijk tijdens de donkere uren, niet tijdens zijn eigen wacht, noch tijdens de andere wachten in de donkere uren;
3. heeft betrokkene het BNWAS uitgeschakeld, dan wel uitgeschakeld gelaten omdat het “vervelend is om elke paar minuten op een knop te drukken”;
4. heeft betrokkene tijdens zijn wacht ten minste twee keer de brug verlaten en deze onbemand achtergelaten;
5. is betrokkene de laatste keer niet naar de brug teruggekeerd, waardoor het schip circa vier uur heeft gevaren met een onbemande brug;
6. heeft door bovenstaande bezwaren uiteindelijk de gronding bij Bornholm plaatsgevonden;
7. heeft betrokkene de werk- en rusturenlijsten van de uitkijken onjuist ingevuld;
8. heeft betrokkene valsheid in geschrifte gepleegd in de door hem opgestelde *Statement of Facts*;
9. heeft betrokkene het scheepslogboek niet ingevuld tijdens zijn wacht;



10. heeft betrokkene geen goede uitvoering kunnen geven aan de luisterwacht op VHF-kanaal 16, doordat hij naar muziek op zeer hoog volume luisterde op de radio.

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur:

- COLREGs, voorschrift 5 – Uitkijk
- SOLAS bijlage hoofdstuk IV. Radioverbindingen, artikel 12.
Radiowachten
- Wet zeevarenden – artikel 4, lid 5
- Wet zeevarenden – artikel 59b
- Schepenwet – artikel 4, lid 1k
- Schepenwet – artikel 9, lid 2
- Arbeidstijdenbesluit vervoer, artikel 6.4:2, lid 1
- Wetboek van Koophandel, tweede boek, derde titel

De (op de zitting gewijzigde) eis luidt om betrokkene als maatregel een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 9 maanden onvoorwaardelijk en 6 maanden voorwaardelijk en om de nog openstaande voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid van 4 weken, opgelegd aan betrokkene in de zaak 2019.V1, alsnog ten uitvoer te leggen.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent ter zitting en in het verweerschrift (bijlage 6 bij het verzoekschrift) alle bezwaren van de inspecteur, met uitzondering van het bezwaar van valsheid in geschrifte in de door hem opgestelde *Statement of Facts*.

Het is voor betrokkene onduidelijk in hoeverre hij na het overnemen van de wacht zijn taken heeft uitgevoerd. Volgens betrokkene is de gronding van de Beaumaiden het gevolg van het niet voeren van navigatie. Ten tijde van de gronding lag hij te kooi. Hij had zijn aflosser niet gewekt. Betrokkene gaat ervan uit dat hij door drankgebruik zijn oriëntatie heeft verloren.



Betrokkene vraagt om bij de beoordeling mee te wegen dat hij bij thuiskomst een behandeltraject is ingegaan voor zijn alcoholprobleem en dat hij dat traject inmiddels heeft afgerond.

De raadsman van betrokkene geeft aan dat hij zich geroepen voelt om extra aandacht te vragen van zowel het Tuchtcollege als van de inspecteur voor “de doelbewuste onverschilligheid van een groot segment van de maritieme sector met betrekking tot wettelijke vereisten, zoals het plaatsen van een uitkijk en het activeren van het wachalarm”. Verder voert de raadsman van betrokkene aan dat het “passend” maken op papier en het tekenen voor “naar waarheid ingevuld” en “akkoord” gemeengoed is. Volgens de raadsman “voelt men zich (op alle niveaus) gedwongen om doelbewust te frauderen omdat de cultuur aan boord dat (via de cultuur in de sector) vereist”.

De raadsman van betrokkene verzoekt de inspecteur om de onderhavige zaak aan te grijpen om binnen de eigen gelederen aandacht te vragen voor deze situatie en geeft het Tuchtcollege in overweging om dat via de uitspraken en publicaties te doen.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

De bewijsmiddelen

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

- A. De erkenning van betrokkene onder 4. en zijn verklaring ter zitting, voor zover inhoudend:
“Ik ben tot na half twaalf op de brug geweest en heb de radar in de gaten gehouden. Ik heb voornamelijk met allerlei mensen aan de telefoon gezeten, omdat ik beschonken was. Ik kan verder weinig vertellen over die wacht. Ik was alléén op de brug. De matroos met de *watchkeeping duties* lag op bed. Het wachalarm stond uit. Ik heb het VHF-kanaal uitgeluisterd. Kanaal 16 stond stand-by. De TSS stond waarschijnlijk ook stand-by (het Tuchtcollege begrijpt dat hier VTS wordt bedoeld). De muziek bleek aan te staan. Tijdens het bellen zal



de volume daarvan wel laag geweest zijn, anders kan je niet bellen. Ik weet nog dat ik iets na half twaalf naar beneden ging naar het toilet. Dat weet ik omdat ik toen met een vriendin heb gesproken. Daarna weet ik niets meer.

Ik heb het logboek niet ingevuld, omdat ik beschonken was.

Ik dacht in eerste instantie dat ik de derde stuurman had gebeld.

Daarna bedacht ik mij en kwam ik tot de conclusie dat ik hem niet had gebeld.

Ik vind het schokkend en schaam mij ervoor dat ik na de zaak met de Alana Evita nu weer bij het Tuchtcollege ben. Ik heb afgelopen oktober het roer helemaal omgegooid. Ik ben nu een ander mens en al een jaar vrij van middelen. Ik drink niet, ik rook niet en ik ben fanatiek gaan fietsen, onder andere drie-en-een-halve maand naar Santiago de Compostella en weer terug. Ik heb de verslavingszorg gebeld en heb een traject gevolgd.

Ik werk niet momenteel. Ik ben benaderd door een overkoepelend arts en die zei dat ik naar een keuringsarts moest. De keuringsarts heeft mijn gezondheidsverklaring ingetrokken en ik heb een jaar niet mogen varen. Ik heb mij volledig gestort op herstel, wat ook wel nodig was.

Het afkickprogramma is tot een einde is gekomen. Ik had tijdens mijn reis naar Santiago regelmatig contact gehad met mijn behandelaar en nu loop ik nog iedere week bij de AA. Dat zal mijn hele leven duren.

Alles was vrijwillig en ik sta er volledig achter. Raar genoeg voel ik mij nu beter dan ooit. Vooral lichamelijk. Ik ben gewoon helder.

Ik heb niets meer gehoord over de vervolging in Denemarken.

Mijn medische keuring is ingetrokken en dan kan je niet varen. Ik heb een jaar niet kunnen varen. Ik had die tijd ook wel nodig voor herstel.

Toen ik op Schiphol landde gingen er alarmbellen af in mijn hoofd, omdat ik de hypotheek moest betalen. Ik heb toen een dienstboekje aangevraagd voor de binnenvaart. Maar nu zie ik de absurditeit daar wel van in. Ik heb geen groot vaarbewijs. Desnoods ga ik matrozen.

Ik heb nooit het gevoel gehad dat er te weinig bemanning aan boord was. Dat komt omdat het gangbaar is dat er geen wachtman is aan



boord. Als je geen wachtman hebt, heb je wel genoeg mensen (het Tuchtcollege begrijpt dat hier uitkijk wordt bedoeld).

Ik heb niet bij de reder gemeld dat er onvoldoende mensen waren, omdat het al zo is sinds het begin dat ik vaar. Het is de normale gang van zaken. Iets wat normaal is, ga je niet melden.

Ik heb getekend voor de *Master's Standing and Night Orders* aan boord van de Beaumaiden. Ik heb de manual gezien. Het was een enorme stapel. Die heb ik niet helemaal doorgenomen. Normaal is het één A-viertje dat op de brug hangt. Bij Beaumaiden was het een heel pakket.

Aan boord heb ik nooit drugs gebruikt. In mijn vrije tijd wel. Aan boord dronk ik alcohol en thuis verviel ik in mijn oude patroon. Ik denk dat ik twee of drie keer in de week dronk aan boord.

U leest een verklaring voor van een bemanningslid. Of ik niet aardig ben als ik drink, weet ik niet. Ik vind mezelf altijd heel aardig. Ik ben me daar niet van bewust. Ik dacht dat ze het altijd wel gezellig vonden aan boord, maar dat is blijkbaar niet zo.

Anders dan ik verklaarde, had ik alleen kanaal 16 aan en niet TSS (het Tuchtcollege begrijpt dat hier VTS wordt bedoeld). Ik was in de war. Ik ben twee keer bij de keuringsarts geweest. Ik heb met hem afgesproken dat ik weer contact met hem zal opnemen na afloop van deze zitting. Het ligt aan de uitspraak van het Tuchtcollege of ik een nieuwe gezondheidsverklaring zal aanvragen en een medische keuring zal ondergaan. Ik ben nu volledig nuchter en blijf dat ook. In het begin was het lastig, maar ik sta er volledig achter en ik blijf eraan werken en ga iedere week naar de AA. Ik heb ook online meetings gevolgd tijdens mijn reis toen ik aan het fietsen was. Het ging vrij soepel, maar je moet wel blijven waken als verslaafde zijnde. Het gaat goed om digitaal bijeenkomsten bij te wonen. Ik ben niet bang dat ik weer in de verleiding kom. Ik heb jarenlang in een soort waas geleefd. Ik ging alleen maar naar de kroeg. Nu ben ik helder en actief en aan het sporten. Ik ga niet meer terug naar zoals het was.



Het traject bij Castle Craig is afgerond. Twee weken geleden hadden we het laatste e-mailverkeer en is het beëindigd. Ze zeiden als je nog vragen hebt kan je altijd mailen. In mei zeiden ze al dat ik kon gaan fietsen, omdat ze me alles hadden verteld wat ze wilden vertellen en dat ik alles heel snel oppakte en volledige medewerking had verleend. We hebben een paar keer gemaaild tijdens het fietsen en ik had een YouTube kanaal dat ze volgden. Eind mei zeiden ze dat ik niet meer twee wekelijks hoefde te komen. Ik heb twee keer een groepsbijeenkomst gehad en een keer een individueel gesprek. Dit is gestopt in mei.

Mijn drankgebruik staat los van de scheepvaart. Mijn drankgebruik is toegenomen toen de Nederlanders aan boord wegvielen, maar ik dronk altijd al.

Door mijn ontslag ben ik de ziektewet ingegaan en gaan werken aan mijn verslavingsprobleem. Dat zal wegvallen, omdat nu het behandeltraject ten einde is. Ik had burn-out verschijnselen die te maken hadden met het gebruik dat wegviel. Omdat ik nuchter was, ging ik mij steeds meer realiseren wat er was gebeurd. Ik leef nu in onzekerheid. Ik weet nog niet wat ik ga doen als ik uit de ziektewet kom. Ik hoop weer te kunnen gaan varen, maar ik weet nog niet hoe of wat. Als de eis helemaal wordt toegewezen, moet ik ander werk gaan zoeken. Ik had gehoopt dat het een geldboete zou worden. Ik moet de hypotheek nog betalen. Het huis is mijn pensioen.”

- B. De *Statement of Facts* van betrokkene van 18 oktober 2021 (bijlage 10 bij het verzoekschrift), waarin staat geschreven:

“I drunk about 1 litre of wine between 19:00lt and 21:00lt. This is the main reason of the accident.

17/10/2021 20:00lt My bridge watch started

18/10/2021 24:00lt End of my watch, and let the phone ring twice of 3rd mate and went directly to sleep without waiting for him



18/10/2021 03:15lt Chief engineer is the one who noticed something was wrong and found an empty bridge and the vessel aground

18/10/2021 03:30lt 3rd officer wake me up.

18/10/2021 03:45lt first contact on vhf with shore

18/10/2021 04:15lt all soundings completed

18/10/2021 06:00lt Police came on board and conducted alcohol test

18/10/2021 06:30lt I disembarked with the police to give blood and give a statement about the events mentioned above.

18/10/2021 12:00lt back on board”

- C. De *Statement of Facts* van de Chief Engineer van 18 oktober 2021 (bijlage 11 bij het verzoekschrift), waarin staat geschreven:
- “During night time I feel some knock and immediately went to the poop deck for check what happened, after looking around I found that the ship is grounded and propellor working full ahead.
- After that I went to the bridge and I found nobody was there, I changed the position of handle pitch from full ahead to zero. Then proceed with calling the chief officer and inform him that the vessel is aground.
- Later I inspected and sounded all fuel tanks in engine room for any damages and leakage and I changed Electric power supply from shaft generator to auxiliary engine.
- After that I went to the bridge and noticed that the time was 03:45LT 18/10/2021 (before I didn't look at the clock and didn't know what time the ship got grounded). Master, Chief Officer, Third Mate was on bridge when I come back from engine room.
- 18/10/2021 at 04:00LT I stopped Main Engine.”

De *Statement of Facts* van de Chief Officer van 18 oktober 2021 (bijlage 12 bij het verzoekschrift), waarin staat geschreven:

“17/10/2021 20:00 LT After completed watch was handover to the



Master and leaved the bridge
17/10/2021 21:30 LT going to sleep
18/10/2021 03:20 LT Chief Engineer knocking and call me in my cabin, I following to the Bridge but nobody find on watch and observed the vessel is aground. After that calling Third Officer for going to the bridge and together with AB and OS we are sounding all ballast tanks and deep around the vessel
18/10/2021 03:35 LT All Crew wake up.
18/10/2021 03:45 LT first contact with shore on channel 16 after ch. 04
18/10/2021 04:15 LT soundings: all ballast tanks bilges and around the vessel completed. (...)"

D. De *Statement of Facts* van de Third Officer, van 18 oktober 2021 (bijlage 13 bij het verzoekschrift), waarin staat geschreven:

"17/10/2021 16:00LT Finished with my watch was handover to the Chief Officer and leaved the bridge.
17/10/2021 17:00 LT Changed Chief Officer on the bridge for a few minutes for him to eat his dinner
17/10/2021 17:25 LT Chief Officer came back to the bridge and I leaved him after in the bridge.
17/10/2021 20:00 LT I went to sleep
17/10/2021 24:00 LT I didn't hear any telephone call ringing from the bridge because Captain always call me 10-15 mins before my watch. I had a deep sleep.
18/10/2021 03:15 LT We went aground Bornholm Island. Position: 55° 08.89' N 014° 41.82' E
18/10/2021 03:35 LT Chief Officer knocked on my door and also all crew waked up.
18/10/2021 03:45 LT first contact with shore on channel 16 after ch.04



18/10/2021 04:15 LT soundings: all ballast tanks bilges and around the vessel (...)"

- E. De e-mail van 26 oktober 2021 met vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van betrokkene (bijlage 38 bij het verzoekschrift):
1. Hoe laat heeft u 's avonds gegeten? 17:30
 2. Heeft u in gezelschap van andere bemanningsleden gegeten? ja
 3. Zo ja, met wie? Derde stuurman
 4. Werd er tijdens het avondeten alcoholische drank genuttigd? nee
 5. In de *'Captain's Statement'* schrijft u dat u tussen 19.00–21.00h ongeveer 1 liter wijn heeft gedronken. Is dat correct? ongeveer, het was een aangebroken 3 liter pak wijn, het kan iets meer zijn geweest
 6. Heeft u daarnaast ook nog andere alcoholische dranken genuttigd? Zo ja, welke en hoeveel? nee
Uw wacht begon om 20.00h.
 7. Waar heeft u tussen 19.00–20.00h wijn gedronken? hut
 8. Hoe ging de overdracht van de wacht tussen de eerste stuurman en uzelf? vlot
 - a. O.a. Welke informatie wisselde u uit? positie, schepen om ons heen, radar settings, dat was het wel
 9. Heeft u de (fles) wijn meegenomen naar de brug? nee, ik had nog een ingeschonken glas in mijn hut staan
 10. En heeft u tijdens uw wacht nog wijn gedronken (tussen 20.00–21.00h)? Ik heb om 20:05 dat ingeschonken glas opgehaald, die heb ik nog opgedronken, schat dat die rond 2100uur leeg was
 11. Was er aan het einde van de wacht van de eerste stuurman een uitkijk op de brug aanwezig? Het wordt ten slotte al rond 18.00 uur LT donker. nee
 12. Zo ja, wie?
 13. Was er tijdens uw wacht een uitkijk op de brug aanwezig? nee
 14. Zo ja, wie?



15. Zo nee, waarom niet? We hebben nooit een uitkijk op de brug, alleen op papier, als we het officieel zouden doen is er geen tijd meer voor onderhoud.

16. Hoe zou u de omgang tussen de verschillende bemanningsleden omschrijven (incl. uzelf)? niet onaardig, iedereen deed zijn werk. Maar gezellig is anders.

17. Had u het brugwachtalarm (BNWAS) aan staan? Zo nee, waarom niet? die stond helaas uit, puur om de reden dat het vervelend is om elke paar minuten op een knop te drukken

Toen u de 3de stuurman had gebeld om hem wakker te maken voor zijn wacht, bent u van de brug af gegaan, zonder te wachten op zijn komst.

18. Waarom hebt u niet gewacht tot hij op de brug was? ik heb hem niet gebeld. Ik ben rond 23:40 in mijn hut naar de wc gegaan en ben met mijn dronken hoofd zo in bed gestapt

19. Was er ander scheepvaartverkeer in de omgeving toen u de brug verliet? een paar meeliggers

20. Wat zijn uw Master standing orders / Master night orders aan boord van de Beaumaiden? dat was een heel boekwerk, ik had nog nooit zoiets gezien.

21. Wat heeft u gedaan / welke acties heeft u ondernomen nadat u gewekt bent door de 3de stuurman (na de gronding)? proberen 100% achteruit voor ongeveer een minuut. Daarna motor uit en zijn we gaan peilen

U bent na de gronding door de Deense politie meegenomen van boord om een bloedtest op alcohol te ondergaan.

22. Hebben de Deense autoriteiten maatregelen tegen u genomen? onder arrest daarna weer vrij gelaten ik was tussen 06:00 en 12:00 uur van boord. Er is een aanklacht tegen mij ingediend maar die heb ik ontkent

23. Zo ja, welke? zie hierboven”



F. De e-mail van 9 november 2021 met vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van de Chief Officer (bijlage 26 bij het verzoekschrift):

“1. In the statement of the third officer I can read that he took over your watch, so you could have your dinner between 17.00–17.25h. Is that correct? // Yes!

2. Did you have your dinner in company of other crewmembers? // Yes!

3. If yes, who? // with Chief Eng., AB, OS and Master

At 20.00h you handed over the watch to the captain and you left the bridge. In the captain’s statement, he writes that he drank wine between 19.00 and 21.00h. That means: before and also during his watch.

4. When you handed over the watch, did you notice that the captain had drunk wine / alcoholic drinks? // No alcohol smelled. Captain was in adequate condition, because I spoke to him during hand over of the watch

5. Did you see whether the captain had brought a bottle of wine (or other alcoholic drinks) to the bridge? // No, I didn’t see that he bring some alcohol on the bridge

6. At 20.00h, it is already dark. Did you have a lookout on the bridge? // yes, additional lookout was on the bridge

7. If yes, who? // lookout watch keeping performed by AB/Cook

8. And at what time did the watch of this lookout end? // from 16:00 till 20:00 (during dark time)

9. If no lookout, why not? // n/a

10. Was the BNWAS–system activated during your watch? // Bridge Navigation Watch alarm system was not in use

11. Have you noticed whether other crewmembers, besides the captain, also took alcoholic drinks? // No, nothing recognised from my side

12. The Chief Engineer woke you up, when he found out the vessel was grounded and the bridge was unmanned. Do you know why he woke up you, instead of waking up the captain? // maybe C/E trust me more instead of Captain



13. You woke up the 3rd Officer. Why did you not wake up the captain?
// because it was watch of third Officer and I was afraid something was wrong with him

14. When you came on the bridge, after the grounding, did you hear any alarms? // Yes, alarm sounds from VHF, ECDIS and Radars. The music on Bridge found on full volume

15. If yes, which ones? // VHF, ECDIS and both Radars

16. How was the relation on board between the crewmembers (incl. captain)? // friendly atmosphere o/b”

G. De e-mail van 9 november 2021 met vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van de Chief Engineer (bijlage 27 van het verzoekschrift):

“You were the first one who took action after the grounding. You went to the poopdeck and later to the bridge.

In your statement you have written that you went to bed at 23.45h.

1. What did you do earlier that day and evening? Please, describe as detailed as possible, what you remember of that day and evening. // below the jobs during the day:

17.10.2021:

(...)

12:00 I have lunch with Master and Chief Mate.

From 13:00 to 17:00 I was in Engine Room and condition room and make daily jobs.

17.20 I have lunch but I do not remember who was there. After lunch, I was in cabin.

20:00 I go to engine room for start separator

22:00 I go to stop fuel separator, when I go to engine room I meet Third mate and I noticed that he has red eye.

23:45 I go to sleep.

Maybe in this day I prepare report to Superintendent about Main Fire pump, it can be checked in ship mail.



2. Have you accompanied the captain on the bridge during his watch from 20.00–

24.00h? // No.

3. If yes, during which time? // n/a.

4. Did you know the captain drank wine just before/during his watch that evening?

// No.

5. Have you noticed whether other crewmembers also took alcoholic drinks? // No.

6. When you found the bridge unmanned (after the grounding), you woke up the Chief Officer. Why did you not wake up the captain? // Because Captain's cabin door was open and I expected him already on the bridge (usually everybody will close his cabin door once he will take rest)

7. When you came on the bridge, did you hear any alarm? // yes, VHF, Radar, ECDIS alarms. Bridge Radio was on (full volume).

8. If yes, did you accept them, to turn them off? // only VHF alarm switched off.

9. How was the relation on board between the crewmembers (incl. captain)? // friendly.”

H. De e-mail van 9 november 2021 met vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van de 3rd Officer (bijlage 28 bij het verzoekschrift):

“1. At what time did you have your dinner? // at 17:30h

2. Did you have your dinner in company of other crewmembers? // No

3. If yes, with who? // n/a

4. Did you drink alcoholic drinks during dinner? // No

5. And the other crewmembers? // No

In the captain's statement, he writes that he drank wine between 19.00 and 21.00h.

In your statement, you write you went to bed at 20.00h.



6. Have you noticed that the captain drank wine or other alcoholic drinks? // Yes, I recognized that he is drinking wine
7. Do you normally have a lookout on the bridge during your watch from 00.00–04.00h? // Normally not
8. If yes, who? // n/a
9. If no lookout, why not? // System of the vessel and the Captain decide without Look out
10. Have you noticed whether other crewmembers, besides the captain, also took alcoholic drinks? // No
11. The Chief Officer woke you up, when he found out the vessel was grounded and the bridge was unmanned. Do you know why he woke up you, instead of waking up the captain? // No
12. In the captain's statement, he writes that you woke him up. Did you decide yourself to wake up the captain? // Yes
13. Or did you receive an order to do so? If yes, from who? // No
14. How was the relation on board between the crewmembers (incl. captain)? // During normal days when Captain is not drinking alcohol it is ok. Not like in a very good relationship but in general everything is going well o/b (relation between Captain and Crew member). Sometimes the Captain is shouting (groundless), for him it's a joke but of course some crew member are afraid and surprised about this behavior.
What is really annoying for everyone is that he is drinking above the limit of what his body can carry and then he is trying to knock everyone on their cabins just to drink with him and most of the time the crew don't like to join him. The relationship between Crew and Captain is great until captain starts drinking again. No conflict between the crew member."

- I. De e-mail van 25 november 2021 met aanvullende vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van betrokkene (bijlage 41 bij het verzoekschrift):



“1. Heeft u met Vertom besproken dat er onvoldoende bemanning aan boord is om alle taken uit te kunnen voeren (zoals onderhoud en uitkijk)? Nee dat is niet besproken

2. Zo ja, welke reactie heeft u gekregen?

3. Zo nee, waarom niet? Omdat er vanaf mijn kant nooit het gevoel is geweest dat er onvoldoende bemanning was.

Door administratief de uitkijk op de brug te registreren, maar deze in werkelijkheid niet te hebben, pleegt u valsheid in geschrifte.

4. Waarom heeft u dat gedaan? Ik heb mij dit nooit gerealiseerd

5. Heeft u hiervoor instructie gekregen van Vertom? Nee

6. Of zijn er andere redenen? Zo ja, welke? Nee

De eerste stuurman heeft mij geantwoord dat hij wel een uitkijk op de brug had, namelijk de kok/AB.

7. Kunt u verklaren waarom de eerste stuurman dit antwoord gegeven heeft? Zo ja, hoe?

Nee dat kan ik niet verklaren

8. Sinds wanneer voer u op de Beaumaiden? 3 september 2021

9. Was dit uw eerste reis op de Beaumaiden, of had u al eerder hierop gevaren? Eerste reis

10. Heeft u verder nog opmerkingen / wilt u nog iets verklaren naar aanleiding van deze gronding?”

J. Het onvolledig ingevulde scheepslogboek van 18 oktober 2021 (bijlage 18 bij het verzoekschrift).

K. De e-mail van de Inspecteur van 18 oktober 2021 met vragen aan de rederij en de e-mail van 19 oktober 2021 met antwoorden van de rederij op deze vragen (bijlagen 6 en 7 bij het verzoekschrift) waarin onder meer het volgende staat beschreven:

“2. Who was the officer of the watch?”

“2. It was the watch of the 3rd officer (unfortunately he didn't wake up. Means the bridge was unattended)”



“3. Who was the lookout?”

“3. NIL”

“4. Where any other persons on the bridge? If yes, who?”

“4. No”

- L. Het Report of Inspection van de Danish Maritime Authority waarin het volgende staat geschreven (bijlage 21 bij het verzoekschrift):
- “According to interview with crew bridge watch lookout was often sent down for rest. Rest hour sheets do not reflect this statement.”
- en
- “Rest hour sheets for the crew do according to interview not reflect the actual working hours.”

De overwegingen

Het Tuchtcollege stelt voorop dat betrokkene als kapitein een voorbeeldfunctie heeft en zich daarom moet onthouden van alcoholgebruik voor en tijdens het wachtlopen en navigeren van een schip. Hij dient regelingen in de wet en eigen regelingen van de rederij na te leven, die erop gericht zijn om ongevallen zoals gronding te voorkomen. Op grond van artikel 59b van de Wet zeevarenden is het – kort gezegd – een kapitein verboden om zijn taken onder invloed van alcohol uit te voeren. In de *Integrated Management Manual* van rederij Vertom (bijlage 30) staat over het alcoholbeleid aan boord geschreven: *“It has to be strictly adhered to the Vertom Bereederungs GmbH & Co. KG rule that once being on watch zero alcohol is contained in blood volume”*.

In deze zaak is (met een voldoende mate van zekerheid) het volgende gebleken.

Betrokkene heeft op 17 oktober 2021 circa een liter wijn gedronken voorafgaand en tijdens zijn wacht. Betrokkene had het BNWAS niet aan staan, omdat hij het vervelend vond om elke paar minuten op een knop te drukken. Betrokkene was aan het bellen en luisterde naar muziek, waardoor hij geen goede uitvoering heeft kunnen geven aan de luisterwacht op VHF-kanaal 16.



Betrokkene heeft niet gezorgd voor een goede uitkijk tijdens de donkere uren. Betrokkene heeft tijdens zijn wacht minstens twee keer de brug verlaten en deze onbemand achtergelaten. De laatste keer dat hij de brug verliet is hij niet naar de brug teruggekeerd, maar is hij naar zijn hut gegaan en daar in slaap gevallen. Hij heeft zijn aflosser niet wakker gemaakt. Hierdoor heeft de Beaumaiden circa vier uur in druk vaarwater gevaren met een onbemande brug en is het schip uiteindelijk op 18 oktober 2021 bij het eiland Bornholm aan de grond gelopen. Verder zijn de werk- en rusturenlijsten van de uitkijken onjuist ingevuld en is het scheepslogboek niet ingevuld tijdens de wacht van betrokkene.

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.

Door het niet wachtlopen en niet navigeren vanwege dronkenschap heeft betrokkene de veiligheid van de opvarenden en het scheepvaartverkeer ernstig in gevaar gebracht en het schip en de lading aan hun lot overgelaten. Wanneer het schip en een ander schip elkaar op kruisende koersen zouden hebben genaderd, zou dit ook al voor de gronding hebben kunnen leiden tot desastreuze gevolgen.

Voor zover de raadsman van betrokkene heeft willen aanvoeren dat betrokkene zo heeft gehandeld, omdat hij zich daartoe door “de cultuur in de sector” gedwongen voelde, is daarvan op grond van de bewijsmiddelen niet gebleken.

Het Tuchtcollege begrijpt dat de raadsman de zaak breder wil trekken en aandacht vraagt voor de samenhang tussen bemanningsgrootte, wachtlopen, uitkijk en bijhouden rusturen. De raadsman wijst in dat verband op de “onverschilligheid van een groot segment van de maritieme sector met



betrekking tot wettelijke vereisten”. Volgens de raadsman is “het meer regel dan uitzondering dat de uitkijk op papier geplaatst wordt, maar in de praktijk niet aanwezig is”. Ook de inspecteur verwijst in haar verzoekschrift onder “Beschouwing op de verantwoordelijkheden” naar het Arbeidstijdenbesluit vervoer (artikel 6.4:2 lid 1 bijhouden urenlijsten) en naar het Wetboek van Koophandel (tweede boek, derde titel artikel 343 lid 2 voldoende bemand schip).

Het Tuchtcollege gaat hier niet op in, omdat er in deze zaak geen sprake is van strijd met de *safe manning* voorschriften (ook niet volgens betrokkene), maar van een dronken kapitein die zijn plicht om goede uitkijk te houden niet is nagekomen.

De betreffende bezwaren van de inspecteur in dit verband (dat zijn alle bezwaren, met uitzondering van bezwaar nummer 8) zijn gegrond.

Bezwaar nummer 8 is ongegrond. Betrokkene heeft in de *Statements of Facts* die zijn gebaseerd op het logboek van 17 en 18 oktober, de dag van de gronding, ten onrechte verklaard dat hij de *third mate* heeft gebeld aan het einde van de wacht van betrokkene. Betrokkene heeft echter in zijn verklaring van 26 oktober 2021 erkend dat hij de *third mate* niet heeft gebeld. Het Tuchtcollege acht hiermee de onjuistheid in de eerste verklaring, mede gezien de omstandigheden waarin betrokkene die eerste verklaring heeft gegeven, afdoende hersteld in zijn verklaring van 26 oktober 2021.

De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene hoogst ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als officier van de wacht en in zijn functie als kapitein, met gronding als gevolg.

Door zijn uiterst laakbaar gedrag als officier van de wacht en kapitein terwijl het schip zich in druk vaarwater bevond en de daardoor veroorzaakte gronding heeft betrokkene zijn bemanning, het schip, de lading, het scheepvaartverkeer en het milieu in groot gevaar gebracht.



Niet volstaan kan worden met de gevorderde maatregel gezien de mate waarin houding en gedrag van betrokkene bepalend zijn geweest voor het overtreden van de norm. Dronkenschap van betrokkene tijdens zijn wacht, in strijd met de wet en de regels van de rederij, voorafgaand aan de gronding maakte dat hij zijn taken en verantwoordelijkheden als officier van de wacht niet of nauwelijks heeft vervuld, met een gronding als gevolg. Betrokkene zou als kapitein een goed voorbeeld voor de bemanning moeten zijn. Alcoholgebruik door betrokkene in zijn functie als kapitein leidde echter al voor het incident tot een onveilig sociaal klimaat aan boord voor in ieder geval een deel van de bemanning. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is de maximaal op te leggen schorsing van de vaarbevoegdheid van twee jaar op zijn plaats.

Het Tuchtcollege neemt hierbij in aanmerking dat betrokkene mogelijk nog in Denemarken wordt vervolgd. Ook is rekening gehouden met de omstandigheid dat betrokkene uit zijn functie is ontheven en het feit dat betrokkene na het incident een traject heeft gevolgd in verband met zijn alcoholverslaving.

Omdat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, die het Tuchtcollege in de zaak 2019.V1 (Alana Evita) op 20 november 2020 heeft bepaald 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, legt het Tuchtcollege de uit die zaak nog openstaande voorwaardelijke ontzegging van vier weken vaarbevoegdheid, onvoorwaardelijk op.

Het is goed om te horen dat betrokkene een afkicktraject heeft afgerond. Het Tuchtcollege ziet daarin echter geen aanleiding om anders te oordelen, vanwege de ernst van de gedragingen, de omstandigheid dat betrokkene na de hem opgelegde maatregel in de Alana Evita zaak opnieuw in de fout is gegaan en de gevaren waaraan betrokkene de opvarenden, het schip, de



lading, het milieu en het scheepvaartverkeer als gevolg van zijn gedragingen heeft blootgesteld.

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. Veiligheid van het schip en zijn bemanning vereist sociale veiligheid aan boord. Rederijen moeten voorzien in de mogelijkheid voor bemanningsleden om klachten, zo nodig buiten de kapitein om, te melden bij een vertrouwenspersoon of de Inspectie en moeten de bemanningsleden van deze mogelijkheid op de hoogte stellen, zoals voorgeschreven in Standard A5.1.5 *On-board complaint procedures* van de Maritime Labour Convention. Het verdient aanbeveling deze klachtenprocedure zichtbaar op te hangen in voor alle bemanningsleden bereikbare plaatsen aan boord.
2. Het wettelijk verbod om onder invloed van alcohol taken aan boord uit te oefenen in verband met de veiligheid en beveiliging van het schip en de bescherming van het mariene milieu moet worden nageleefd. Het verdient aanbeveling dat rederijen een beleid hanteren waarbij alcoholgebruik aan boord ook buiten de uitvoering van deze taken niet of slechts in zeer beperkte mate is toegestaan.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde bezwaar nummer 8 ongegrond;
- verklaart de overige bezwaren gegrond;



- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twee jaar;
- gelast de tenuitvoerlegging van de beslissing van 20 november 2020 in de zaak 2019.V1 (Alana Evita) tot schorsing van de vaarbevoegdheid voor een periode van vier weken).

Aldus gewezen door mr. W. van der Velde, voorzitter, T.W. Kanders, R.E. Roozendaal, C.R. Tromp en mr. A.J. de Heer leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 11 november 2022.

W. van der Velde
voorzitter

V. Bouchla
secretaris

P.C. Santema
voorzitter

V. Bouchla
secretaris

Tegen deze beslissing, met uitzondering van de tenuitvoerlegging van de eerdere 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.