



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN  
29 DECEMBER 2023 (NR. 14 VAN 2023) IN DE ZAAK 2023.V12-BARNEY**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
te Den Haag,  
**verzoeker,**  
gemachtigde: ing. K. van der Wall,  
senior inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

J. G.,  
**betrokkene.**

**1. Het verloop van de procedure**

Op 12 juni 2023 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als marof van het onder Nederlandse vlag varende schip Barney. Bij het verzoekschrift waren 24 bijlagen gevoegd.

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

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

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



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

Betrokkene is verschenen.

## 2. De aanleiding

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

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

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

## 3. De bezwaren van de inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft betrokkene als marof gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten



opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet Zeevarenden).

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

1. Betrokkene heeft in het reisplan geen aantekening gemaakt over de *airdraft*.
2. Daarmee heeft betrokkene ook geen consequenties verbonden aan de genoteerde doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug in relatie tot de actuele *airdraft* van de Barney.
3. Betrokkene heeft niet op eigen initiatief actie ondernomen om een aanvaring met de Schellingwouderbrug te voorkomen.

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

Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de Inspecteur:

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

***3 Planning***

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

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

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

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



*are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.*

#### 4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – de bezwaren van de inspecteur erkend. Anders dan in eerdere verklaringen verklaarde betrokkene op de zitting dat het de bedoeling was om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen en dat pas na het uitvaren van de sluis hij ervoor koos om onder de brug door te varen.

#### 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:

“Het klopt dat ik het reisplan heb opgesteld. Dat heb ik een paar dagen van tevoren gedaan. Het is juist dat ik in het reisplan geen aantekening heb gemaakt over de *airdraft*. Ik kende die uit het hoofd: 10.65, afhankelijk van de diepgang. Het tweede bezwaar, dat ik ook geen consequenties heb verbonden aan de genoteerde doorvaarthoogte van de Schellingwouderbrug in relatie tot de actuele *airdraft* van de Barney, is ook juist. Waar het over gaat, is de route die gemaakt is in de ECDIS, die ging door de hef heen. Op de een of andere manier is het misgelopen. Ik was er in eerste instantie van overtuigd dat we door de hef zouden varen. Misschien is het misgegaan omdat de kapitein heeft gezegd: strijk de mast en de antennes. Daar is misschien in het onderbewustzijn iets misgegaan van: we passen er wel onderdoor dan. Inderdaad, ik had misschien een vraag moeten stellen of ik had het zelf moeten controleren, want dat heb ik nagelaten.



We hebben een paar dagen geleden gezeten – met G.J. van de rederij, die ook het rapport van de rederij heeft opgesteld – en toen zijn we met z'n allen tot de conclusie gekomen dat de route er doorheen stond. We hebben dat volgens mij ook aangeleverd. Waar dat gebeven is, weet ik niet.

Er is een verbetering gekomen in het reisplan van het bedrijf, de rederij. Die hebben nu ook een apart kopje aangemaakt met inderdaad de *airdraft* en dat je ook de *clearance* moet uitrekenen.

Daar is wel leerling uit getrokken. Natuurlijk, je moet het zelf ook berekenen, maar nu zijn er ook alle handvatten dat je het niet meer kan vergeten.

Ik heb de doorvaarthoogte zelf niet uitgerekend op de peilschaal. Inderdaad, net voor het passeren van de brug kwam de kapitein inderdaad tot de conclusie: het past niet. Op hetzelfde moment – de uitlaten maken best wel veel herrie op de Barney – stonden de matrozen boven op het dek, die hebben ook geschreeuwd. Toen hebben we een noodstop gemaakt, maar dat is niet uit mezelf gekomen.

Ik heb het ook niet zien aankomen. Natuurlijk hebben we wel wat geraakt, maar je kon het niet zien vanaf de brug, vanaf het navigatiedek dan. We hebben aan de bovenzijde geen ramen, dus je kan niet naar boven kijken. Er is geen contact opgenomen met de hefbrugwachter om hem open te doen.

Ik vaar nu op een schip dat niet meer onder bruggen doorvaart. Maar ik heb het een tijdje wel gehad en je bent toch in één keer een stuk waakzamer. Je probeert inderdaad de berekeningen altijd te maken en altijd te controleren. Wat ik altijd al deed, en dit keer heb ik het niet gedaan en nou zie je de consequenties ervan. Blij dat er geen gewonden zijn gevallen, want het had heel anders af kunnen lopen. Daar zijn we ons wel bewust van.

Ik ben gewoon door blijven varen. Ik denk dat ik een jaar of zeven vaar, als marof steeds.”

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



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

C. De “Master Statement” (als bijlage 8 bij het verzoekschrift gevoegd), voor zover inhoudend:

“Als gezagvoerder van de Shoalbuster Barney, wil ik u op deze wijze informeren over een incident dat heeft plaatsgevonden op 3 maart 2023 ter hoogte van de Schellingwouderbrug.

Voor aanvang van de reis heb ik in mijn hoofd gecontroleerd of het schip onder de Schellingwouderbrug kon passeren en was er stellig van overtuigd dat dit geen probleem zou vormen voor het schip. Ik had de maximale doorvaarthoogte van de hoofddoorvaartopening van de Schellingwouderbrug voor aanvang van de reis gecontroleerd.

De Maritiem Officier van de Barney, dhr. J. G., was de Officier van de wacht en had de leiding over de navigatie. Ik bevond mij ook op de brug van het schip. Bij het aanlopen van de brug zag ik dat het helemaal verkeerd ging. Omstreeks 10.15 LT resulteerde dit in een aanvaring met de brug.

#### Overwegingen

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) gebleken dat alle 3 door de Inspecteur genoemde bezwaren gegrond zijn. Om onbegrijpelijke redenen is het schip, waarvan bekend was dat de *airdraft* te hoog was voor de doorvaartopening, tegen de brug gevaren. Het Tuchtcollege acht het onaannemelijk dat het de bedoeling was geweest om door de hef van de Schellingwouderbrug te varen. Dit valt noch in de een dag na het incident opgestelde *statements* noch in de circa een maand later gegeven schriftelijke antwoorden van betrokkene en de kapitein te lezen. Ook in het door de rederij opgestelde rapport van 23 augustus 2021 wordt niet over het plan om door de hef te varen gesproken. Het was aan betrokkene om een eventuele



afwijkende *track record* van de ECDIS over te leggen. Over het algemeen verdient het overigens aanbeveling dat ook ILT aan boord gaat om onderzoek te doen en authentieke documenten veilig stelt.

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

De nalatigheid van betrokkene bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop levert een overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als 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 de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

#### De tuchtmaatregel

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

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

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

## **6. Aandachtspunten voor de praktijk**

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

1. Het verdient aanbeveling dat rederijen in hun standaardformulieren voor de reisvoorbereiding in een apart kader vragen over de minimale doorvaarthoogten van bruggen e.d., de actuele *airdraft* van het schip



en *clearance* opnemen voor het veilig onderdoor kunnen varen daarvan.

2. Goed *Bridge Resource Management* brengt met zich mee dat met iedereen dezelfde navigatie informatie wordt gedeeld, zodat voor iedereen duidelijk is wat de bedoeling is. Verder dient te worden voorkomen dat de brugbezetting wordt afgeleid door bezoekers.

## 7. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van VIER weken;
- bepaalt dat van deze schorsing TWEE weken niet ten uitvoer zullen worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, die het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, J. Berghuis en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken ter openbare zitting van 29 december 2023.

P.C. Santema  
voorzitter

V. Bouchla  
secretaris





Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.