



**UITSpraak Nummer 1 van 2013 van het Tuchtcollege voor
de Scheepvaart in de zaak nr. 2011.K1-TEMPEST**

Op de klacht van:

klager

de heer D.L. Elsmann,
gemachtigde: Mr W.L.J. van Winden

tegen

betrokkene

de heer A. V.,
raadsman: Mr L.M. Schat, advocaat te Rotterdam.

1. Het verloop van de procedure

Op 18 mei 2011 diende klager bij het Tuchtcollege voor de Scheepvaart (hierna: het Tuchtcollege) tegen betrokkene een klacht in. Klager heeft bij zijn klacht (gedateerd 16 mei 2011) afschrift van een brief gevoegd alsmede (video-)beelden overgelegd. Klager lichtte zijn klacht nader toe in e-mails van 23 juni 2011, van 21 augustus 2011 en van 7 september 2011.

Bij beschikking van 1 juni 2011 besloot de voorzitter van het Tuchtcollege een vooronderzoek in te stellen met aanwijzing van Mr E.H.G. Kleingeld, secretaris van het Tuchtcollege, als vooronderzoeker.

Bij brief van 5 oktober 2011 diende de raadsman (Mr G. Elenbaas, advocaat te Rotterdam) van betrokkene een verweerschrift in. Hierbij werden vijf producties overgelegd. Op 23 oktober 2011 heeft klager schriftelijk op het verweerschrift van betrokkene gereageerd en daarnaast zijn klacht uitgebreid. Hij heeft hierbij 8 producties overgelegd, alsmede een usb-stick met (video-)beelden. Bij brief van 31 oktober 2011 heeft de raadsman van betrokkene gereageerd op de reactie van klager en op de uitbreiding van de klacht.



Op 18 januari 2012 is door de vooronderzoeker in Amsterdam een zitting gehouden waarbij klager en betrokkene zijn gehoord. Voorts is de door het Tuchtcollege opgeroepen deskundige, de heer L.M. L., ter zitting gehoord. Van deze zitting is proces-verbaal opgemaakt.

Op 8 februari 2012 is door de vooronderzoeker als getuige gehoord de eerste stuurman aan boord van de Tempest, ten kantore van ICT te Heemstede. Klager is in de gelegenheid gesteld met het oog op het horen van deze getuige op schrift gestelde vragen te formuleren. Deze vragen van klager zijn ter zitting van 8 februari 2012 aan de genoemde getuige gesteld en door hem beantwoord. Van het horen van deze getuige is proces-verbaal opgemaakt.

De vooronderzoeker heeft vervolgens de voorzitter van het Tuchtcollege het verslag van het vooronderzoek doen toekomen. Dit verslag is bij brieven van 23 maart 2012 aan klager onderscheidenlijk betrokkene gezonden. Klager heeft het Tuchtcollege nog een schrijven, gedateerd 25 maart 2012, doen toekomen met opgave van door hem gesignaleerde kennelijke verschrijvingen in het verslag.

Bij beschikking van 11 mei 2012 heeft de voorzitter van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart beslist de klacht van klager af te wijzen.

Op 25 mei 2012 heeft de gemachtigde van de klager schriftelijk verzet tegen de beslissing aangetekend. Het verzet werd tijdig ingediend. Ten gevolge van het verzet is de beslissing van de voorzitter vervallen. Hierop heeft de voorzitter van het Tuchtcollege bepaald dat er een zitting zal worden gehouden en dat hij zich op die zitting zou laten vervangen door één van zijn plaatsvervangers. De plaatsvervangend voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 20 november 2012 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 20 november 2012.

Klager is niet verschenen. Hij liet zich ter zitting door de heer Mr W.L.J. van Winden vertegenwoordigen.

Betrokkene is verschenen. Hij werd bijgestaan door zijn raadsman mevrouw Mr L.M. Schat.



Door klager en betrokkene zijn geen getuigen en/of deskundigen opgeroepen. Door het Tuchtcollege is ambtshalve deskundige C. P. opgeroepen en ter zitting verschenen. De deskundige is door de plaatsvervangende voorzitter beëdigd om zijn taak naar geweten te vervullen.

2. Het klaagschrift en het standpunt van klager

Klager beklaagt zich over het optreden van betrokkene als kapitein van de sleepboot Tempest bij het vastmaken van het op 12 november 2010 ten westen van IJmuiden op de Noordzee stuurloos en op drift geraakte koopvaardijship Western.

Kort en zakelijk weergegeven omvat het klaagschrift (gedateerd 16 mei 2011) van klager, destijds hoofdwerktuigkundige aan boord van de sleepboot Tempest, het volgende.

- 2.1 Klager verwijt betrokkene dat hij bij het uitvaren van de haven van IJmuiden behoorlijk zeeziek was.
- 2.2 Klager verwijt betrokkene een sleepverbinding met de Western te hebben gemaakt met behulp van een keesje in plaats van gebruik te maken van het aan boord aanwezige lijnwerptoestel terwijl hij, klager, de betrokkene daarop gewezen had. Door te kiezen voor het vanaf het achterdek gooien van het keesje aan boord van de Western moest de Tempest volgens klager met gevaar voor aanvaring de Western tot heel dicht bij naderen.
- 2.3 Op de door klager gemaakte video-opnamen zou volgens hem te zien zijn dat op het achterdek staande bemanningsleden van de Tempest geregeld in het overkomende zeewater geheel kopje-onder zijn gegaan.
- 2.4 Klager verwijst in het klaagschrift naar het niet vastgehaakt zijn van bemanningsleden op het achterdek en naar surviving suits.
- 2.5 Tenslotte verwijt klager betrokkene dat de kettingen waarmee de sleepdraad was vastgezet tijdens het slepen zijn gebroken en dat het gebruik van dergelijke kettingen een zeer ongebruikelijke manier van handelen is.

Samengevat stelt klager in zijn inleidend klaagschrift dat betrokkene: 'Door ondeskundigheid, vermoedelijk door een groot gebrek aan ervaring op sleep/bergingsvaart, het leven van opvarenden als ook het eigen schip de Tempest, alsook de veiligheid van het te bergen, driftende schip, nodeloos



ernstig in gevaar heeft gebracht.’.

3. Aanvullende klacht van klager

Bij brief van 23 oktober 2011 maakte klager aan het Tuchtcollege kenbaar zijn klacht als hiervoor omschreven te willen uitbreiden. Die aanvullingen betroffen kort en zakelijk weergegeven het volgende.

3.1 De Tempest beschikte volgens klager op het moment van uitvaren niet over een noodstop voor de bakboord hoofdmotor. Deze voorziening was volgens klager al geruime defect.

3.2 Het werken in de onmiddellijke nabijheid van de sleeptol op het achterdek, tijdens overkomende zeeën bij een reëel aanvaringsgevaar, dat is volgens klager een hachelijke onderneming. De kans op overleving na het overboord vallen was daardoor minimaal.

4. Standpunt van klager ter zitting

De gemachtigde van klager heeft op de openbare zitting van 20 november 2012 mondeling verklaard (geen pleitnota is overgelegd) onder verwijzing naar de inhoud van het verzetschrift (hierna kort en zakelijk weergegeven):

4.1 dat in de eerste plaats een onafhankelijke deskundige ontbrak bij het door de vooronderzoeker ingestelde vooronderzoek, maar dat gelet op grief 2 van het verzetschrift die klacht kennelijk door het Tuchtcollege is gehonoreerd nu de heer C. P. als deskundige is opgeroepen.

4.2 dat in de tweede plaats betrokkene in strijd met goede zeemanschap heeft gehandeld door aan de loefzijde de Western te benaderen en dat de kapitein ten onrechte geen lijnwerptoestel heeft gebruikt.

4.3 voorts dient er volgens gemachtigde van de klager een goed werkend lijnwerptoestel aan boord te zijn, de bemanning dient daarmee om te kunnen gaan en als niet aan die beide eisen is voldaan had de kapitein niet mogen uitvaren. Betrokkene heeft de manoeuvre dan wel goed uitgevoerd, er zijn geen ongelukken gebeurd, maar betrokkene heeft snelheid laten prevaleren boven veiligheid en daarmee heeft hij het schip in gevaar gebracht en dat is in strijd met goed zeemanschap.



5. Het standpunt van betrokkene

Het verweerschrift (gedateerd 5 oktober 2011) van betrokkene houdt kort en zakelijk weergegeven onder meer het volgende in.

Kapitein V. werkte sinds 1 mei 2008 bij ITC. Voordat hij in november 2010 werd gepromoveerd tot kapitein, had kapitein V. al de nodige ervaring opgedaan op de schepen van ITC als eerste stuurman, *anchor handling captain and driving mate* (ook wel *second captain*). Kapitein V. kan ITC schepen bij alle operaties onder alle weersomstandigheden manoeuvreren.

In de ochtend van 12 november 2010 werd kapitein V. meegedeeld dat het zeeschip Western op zee in gevaar zou verkeren vanwege motorproblemen. Een half uur na dat bericht heeft de Tempest losgemaakt en koers gezet richting de Western.

Vanuit het Westzuidwesten stond er een harde wind, kracht 7 tot 8 Beaufort. Voor de haveningang van IJmuiden stonden behoorlijke grondzeeën, waardoor kapitein V. snelheid moest minderen om de branding veilig door te komen. Anders dan Elsmann beweert is kapitein V. niet zeeziek geworden.

Kapitein V. heeft de Tempest veilig door de branding in rustiger water gebracht en na een uur het roer overgedragen aan de tweede stuurman. Na ongeveer vier uur stomen kwam de Tempest aan bij de Western. Daar heeft de Tempest op een kleine mijl afstand de situatie geëvalueerd en heeft de kapitein in overleg met de eerste en tweede stuurman plus bootsman het plan van aanpak bepaald en doorgenomen.

Kapitein V. heeft in dat overleg voorgesteld om de Western vanaf de loefzijde achteruit te benaderen en handmatig de hieuwlijn over te brengen. De tweede stuurman heeft daarop nog gesuggereerd om de *rocket launcher* te gebruiken. Kapitein V. heeft daarop aan zijn eerste en tweede stuurman gevraagd wie er binnen de bemanning ervaring heeft met de *rocket launcher*. Omdat een antwoord uitbleef heeft de kapitein aangenomen dat niemand aan boord voldoende ervaring had om de lijnwerpinstallatie succesvol en zonder gevaar te gebruiken. Reden waarom de kapitein besloot om de hieuwlijn handmatig over te brengen.



Nadat de kapitein de hele procedure met de eerste en tweede stuurman had doorgesproken is vervolgens de bootsman op de brug geroepen om de instructies voor de matrozen in ontvangst te nemen. De kapitein heeft toen samen met de eerste en tweede stuurman de hele procedure doorgelopen.

Tijdens het overleg heeft de bootsman aangegeven dat hij liever niet had dat zijn matrozen *exposure suits* zouden aantrekken omdat die in de gegeven omstandigheden de bemanning weliswaar droog zouden houden, maar deze ook zouden belemmeren in hun werk. De kapitein heeft daarop ingestemd met het niet aantrekken van de *exposure suits*.

De procedure werd vervolgens precies zo uitgevoerd als besproken. De *Tempest* heeft de *Western* achteruit varende vanaf de loefzijde genaderd en de hieuwlijn is handmatig overgegooid, waarna de verbinding tot stand is gebracht en de *Western* veilig naar IJmuiden is gesleept.

6. Reactie van betrokkene op uitbreiding van de klacht

De reactie van betrokkene op de uitbreiding van de klacht houdt – zakelijk weergegeven – onder meer het volgende in.

De opmerking van de heer Elsmann over de sleeprol is onzinnig. Die sleeprol is een vast en bekend onderdeel van een *anchor handling* sleepboot. Dat onderdeel wordt nu ten onrechte door de heer Elsmann bij de klacht betrokken met als enige doel om zijn klacht nog dramatischer te maken.

De heer Elsmann stelt verder dat een noodstop al een tijd defect was. Indien zulks het geval was, dan is het illustratief dat de heer Elsmann zulks alleen kapitein V. aanrekenen en niet alle andere kapiteins die onder dezelfde omstandigheden zijn uitgevaren. Indien de heer Elsmann echt zo bezorgd was geweest, dan had hij melding moeten maken bij *Port State Control*. Het feit dat hij dat niet heeft gedaan, maakt zijn verhaal ongeloofwaardig. Bovendien beperkt de heer Elsmann zich tot blote stellingen. Het is echter aan hem om te bewijzen dat de noodstop bij het uitvaren werkelijk kapot was en dat hij kapitein V. daarvan op de hoogte heeft gesteld in de zeven dagen tussen aanmontering en hulpverlening. De herinnering van kapitein V. op dit punt is anders. Kapitein V. betwist dat de noodstop defect was toen hij op 12 november 2010 uitvoer. Kapitein V. herinnert zich wel dat hem ooit (maar



niet tijdens die bewuste periode aan boord) iets is meegedeeld over een defect, maar hem is toen direct ook meegedeeld dat zulks geen probleem is, nu een van de werktuigkundigen de machines vanuit de machinekamer kon stopzetten. Bovendien heeft kapitein V. – nota bene in overleg met Elsmans – de noodstoppen een keer getest. Toen deden ze het allebei. De heer Elsmans was toen verbolgen over het feit dat hij niet op de hoogte was van een kennelijke reparatie van het defect.

De heer Elsmans heeft duidelijk een vertekend beeld van de werkelijkheid en daarnaast refereert hij aan allerlei niet ter zake doende aspecten, terwijl het uiteindelijk de vraag is of kapitein V. een verwijt valt te maken ten aanzien van de hulpverlening. Die vraag kan zonder nader onderzoek ontkennend worden beantwoord. De videobeelden tonen een uitermate ontspannen, doch geconcentreerde kapitein V., die samen met zijn ervaren bemanning verbinding heeft gemaakt met de Western en dit schip vervolgens in veilige haven heeft gebracht, hetgeen vol trots door nota bene de heer Elsmans zelf is bevestigd in de Schuttevaer.”

7. Standpunt van betrokkene ter zitting

Onder overlegging van een pleitnota heeft de raadsman van betrokkene onder meer het volgende naar voren gebracht (hierna verkort en zakelijk weergegeven).

Uit het verzet van klager Elsmans (25 mei 2012) volgt dat Elsmans van mening is dat geen sprake is van goed zeemanschap van kapitein V. om de volgende twee redenen: (a) de benadering van de loefzijde en (b) het niet gebruiken van het lijnwerptoestel. Daarnaast is Elsmans van mening dat de gehoorde deskundige (de heer L.) niet onafhankelijk is. Tegen de overige overwegingen van de Voorzitter klaagt de heer Elsmans niet. Kapitein V. gaat er dan ook van uit dat de klacht zich nu beperkt tot de omvang van het verzetschrift.

Kapitein V. heeft zijn keuze voor de loefzijde weloverwogen gemaakt en besproken met zijn officieren. Gekozen is niet vanaf de lijzijde de Western te benaderen om de volgende redenen:

- De Western driftte harder en sneller dan de Tempest waardoor het gevaar bestond dat de Western over de Tempest heen zou drijven, hetgeen



gevaar voor beide schepen en hun bemanning zou opleveren;

- Indien de Tempest de Western achteruit vanaf de lizijde had benaderd, dan had zij met haar lage halfopen achterdek pal op de metershoge golven gelegen, die vervolgens vrij spel zouden hebben gehad op het achterdek, waardoor de bemanningsleden hun werk niet goed hadden kunnen uitvoeren en zeker het gevaar hadden gelopen om van boord gespoeld te worden.

In overleg met de officieren heeft kapitein V. ervoor gekozen aan de Western vast te maken door middel van het handmatig overbrengen van een hieuwlijn (keesje). Het gebruik van het lijnwerptoestel is overwogen, maar deze optie is na overleg en om de juiste redenen niet in praktijk gebracht. Dat was ook niet nodig: de matrozen maakten in korte tijd succesvol verbinding met de Western. Hetgeen niet verbaast aangezien de matrozen ruime ervaring hadden met het gebruik van het keesje.

Elsman verwijt kapitein V. geen gebruik te hebben gemaakt van het lijnwerptoestel. In zijn verzet suggereert Elsman voor het eerst dat het uitvaren met een bemanning die het lijnwerptoestel niet kan gebruiken in strijd met goed zeemanschap zou zijn. Wat daar ook van zij (dit wordt betwist), dit is (wederom) een wijziging van het verzoek waardoor de kern van het verwijt verandert. Ik verzoek u dan ook deze wijziging niet toe te laten (zaak 2010, V3 en artikel 10 reglement van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart).

Kapitein V. heeft nooit getwijfeld dat zijn bemanning onder de gegeven omstandigheden snel en kundig vast zou kunnen maken aan de Western door gebruik van een keesje. Immers, de Tempest wordt veelvuldig ingezet in de offshore en onderdeel van het dagelijkse werk van de bemanning – weer of geen weer – is het vastmaken aan bijvoorbeeld een kraanschip teneinde de ankers over te brengen. De kundigheid van de bemanning blijkt ook wel uit de snelheid waarmee zij succesvol aan de Western vastmaakten.

De tweede stuurman heeft gedurende het overleg voorafgaande aan de hulpverlening nog gesuggereerd om het lijnwerptoestel te gebruiken. Kapitein V. had ervaring met het lijnwerptoestel, echter geen positieve. Hij heeft derhalve gevraagd of de eerste dan wel tweede stuurman deze



(positieve) ervaring wel hadden. Een reactie bleef uit, waaruit kapitein V. heeft opgemaakt – en heeft mogen opmaken – dat het antwoord op zijn vraag negatief was.

Overigens is het lijnwerptoestel geen precisie-apparaat. Het blijft een krachtig en niet ongevaarlijk apparaat. Daarnaast moet de bemanning bij het gebruik van het lijnwerptoestel op het achterdek allerlei capriolen uithalen.

In het algemeen bekende en gebruikte handboek Towing, Oilfield Seamanship, M. Hancox, volume vier worden de gevaren van het lijnwerptoestel beschreven (o.a. het mogelijk raken van antennes en het opvangen van de lijn door de bemanning van de sleep). In het boek wordt geconcludeerd: *As a generalisation it is usually possible to make a connection using a heaving line and messenger rather than using the rocket line.*

Na het zien van de beelden en geïnformeerd te zijn over de feitelijke omstandigheden, heeft de onafhankelijke deskundige verklaard dat: *Als het te lang zou duren (gebruik van het 'keesje') zou ik een lijnwerptoestel gebruiken.* Ook de deskundige acht het gebruik van het 'keesje' niet in strijd met goed zeemanschap.

Wederom, de suggestie dat kapitein V. snelheid boven veiligheid heeft verkozen is nonsens. Uiteraard was kapitein V. er veel aan gelegen dat deze operatie succesvol en voor het donker zou worden afgerond. Maar, uiteraard niet ten koste van zijn bemanning of schip. Daarnaast gaan snelheid en veiligheid hand in hand: door het kiezen van een beproefde methode heeft de bemanning snel kunnen vastmaken aan de Western en hebben zij een zo kort mogelijke periode aan dek gewerkt.

8. Bevindingen van de door het Tuchtcollege opgeroepen deskundigen

Aan de door het Tuchtcollege ter zitting van 20 november 2012 opgeroepen deskundige, de heer C. P., is gevraagd of hij een algemene opmerking kan maken naar aanleiding van hetgeen hij in de aan hem door het Tuchtcollege toegezonden en door hem bestudeerde complete dossier met inbegrip van



de door klager overgelegde (video-) beelden. Deskundige P. vond het een succesvolle operatie. Het resultaat was goed.

Op de vraag van het Tuchtcollege of de deskundige in deze situatie een lijnwerptoestel zou hebben ingezet antwoordde P. met 'nee'.

Op de vraag van het Tuchtcollege aan de deskundige aan welke kant de Western in de gegeven omstandigheden door de Tempest benaderd had moeten worden, de loef- of de lijzijde, antwoordde P. dat hij in dit geval voor de loefzijde zou hebben gekozen. Een en ander hangt af van de manoeuvreerbaarheid van het schip en het soort schip. De Tempest was aan de achterzijde niet dicht.

Voorts is ter zitting aan de deskundige door het Tuchtcollege de vraag voorgelegd of het door klager gestelde geregeld kopje ondergaan van op het achterdek staande bemanningsleden normaal is of dat dit een uitzonderlijke situatie is.

P. antwoordde op deze vraag dat hij op de overgelegde (video-)beelden niemand kopje onder heeft zien gaan. Het water komt volgens hem tot kniehoogte. Kopje ondergaan hoort daarbij. Als in dit geval achteruit was gevaren, dan was de bemanning weggespoeld. Door aan de loefzijde te varen is voorkomen dat er water achterin sloeg.

Op de vraag van het Tuchtcollege of de zeegang dusdanig was dat de Tempest dichtbij de Western kon gaan antwoordde P. niet te hebben gezien op de aan hem overhandigde beelden dat er te dicht door de Tempest genaderd werd. Het schip was goed manoeuvreerbaar en ze lagen boven de wind.

Aan P. is door het Tuchtcollege nog de vraag voorgelegd waarom is een lijntoestel aan boord? Daarop antwoordde hij dat is aan boord voor noodgevallen en een noodgeval was hier niet aan de orde.

Van de zijde van klager is de vraag gesteld of P. van mening was dat een schip die geen goedwerkend lijntoestel heeft of geen bemanning die daarmee kan omgaan, toch mag uitvaren. Daarop antwoordde P.: 'ja, dan mag je uitvaren. Dat komt zo vaak voor. Een lijnwerptoestel is een gevaarlijk apparaat. Je schiet iemand zo dood. Er is een instructie aan boord hoe om te gaan met het lijnwerptoestel. Conform de betrokken certificeringsvoorschriften moet er een lijnwerptoestel aan boord zijn dat werkt. Er staat niet dat de bemanning geoefend moet zijn. Er geldt dat als je het lijntoestel eenmaal afschiet, je hem ook niet meer kan gebruiken.'



Aanvullend verklaarde P. nog dat onder een noodsituatie hij verstond dat als je met je schip vastloopt. Dan kan je met het lijnwerptoestel schieten naar een ander schip om je te helpen. Of als je iemand niet dicht genoeg kan naderen, ligt het gebruik van een lijnwerptoestel voor de hand. Pas als alle andere oplossingen niet werken, ga je het lijnwerptoestel gebruiken.

Aan de door het Tuchtcollege opgeroepen deskundige, de heer L.M. L., zijn op 18 januari 2012 tijdens het door de vooronderzoeker van het Tuchtcollege aan deze deskundige de volgende vragen gesteld en door hem beantwoord.

Heeft u na het zien van de beelden algemene opmerkingen?

Allereerst wil ik de kapitein complimenten geven om het schip in lijn te houden tijdens deze lastige periode. De kapitein heeft het schip goed op de wind laten liggen. Enige opmerking wellicht dat er mensen zonder bescherming op het dek liepen. Geen opmerkingen qua operatie.

Hoe zou u het gebruik van het lijnwerptoestel in deze situatie inzetten?

Als het te lang gaat duren zou ik een lijnwerptoestel gebruiken, vooral als je met de wind mee kan gooien. Je zou er op die manier een snellere vastmaak periode van kunnen maken.

Met welke kant van het schip zou benaderd moeten worden? De loef- of de lijzijde?

Aan de loefzijde, de kapitein had het schip in de goede positie.

Is het kopje-onder gaan van de bemanning normaal of is dit een uitzonderlijke situatie?

Dat is het punt, normaliter heeft een bergingsschip een dicht achterschip. Bij dit soort schepen heb je een open achterschip en een lager bulwark – dan is het normaal dat er veel water overheen komt. Daarom is het goed dat de kapitein aan de loefzijde is gebleven. De bemanning heeft wel veiligheidspakken aan, maar zij zitten niet vast. Dat laatste kan namelijk ook problemen geven dat zij vast komen te raken.



9. Het oordeel van het Tuchtcollege

9.1 Feiten

Op grond van onder meer de gewisselde stukken, de afgelegde verklaringen, de door de deskundigen gegeven antwoorden op aan hen gestelde vragen is in deze kwestie ten aanzien van de feiten het volgende aannemelijk geworden.

Op 12 november 2010 heeft de Nederlandse sleepboot Tempest (PHXV), een zogenoemde ‘anchor handling/salvage/ tug boat’, onder commando van kapitein A. V. gedurende daglicht en goed zicht een sleeplijn vastgemaakt aan het stuurloze, driftende, koopvaardijship Western. Dit gebeurde op de Noordzee enkele uren varen ten westen van IJmuiden.

Tijdens dit vastmaken stond er een harde tot stormachtige uit zuidwestelijke richting komende wind, windkracht 7 tot 8 Beaufort. Er stond ook een aanzienlijke zeegang/deining.

Bij de Western aangekomen besloot kapitein V., overstuur varende, het in moeilijkheden verkerende zeeschip aan de loefzijde van de laatste te gaan benaderen. Op deze wijze werd de Western aan haar bakboordzijde door de achteruit varende en manoeuvrerende Tempest benaderd. Met gebruikmaking van een door bemanning van de Tempest af opgeworpen hieuwlijn voorzien van een keesje, werd een sleepverbinding met de Western tot stand gebracht. Het schip is vervolgens door de Tempest veilig in de haven van IJmuiden gebracht.

9.2 De klacht

Ter zitting van 20 november 2012 heeft gemachtigde van klager onder verwijzing naar het door hem op 25 mei 2012 ingediende verzetschrift gesteld dat de klacht in verzet tweeledig is en ziet op het verwijt (1) dat er geen sprake is van goed zeemanschap ter zake van het benaderen van de Western aan de loefzijde van dat schip (grief 1a van het verzetschrift) en (2) dat niet het lijnwerptoestel is gebruikt om de sleepverbinding tot stand te brengen (grief 1b van het verzetschrift). Voorts heeft gemachtigde van klager ter zitting gesteld dat aanvankelijk een onafhankelijke deskundige ontbrak en dat het Tuchtcollege aan deze klacht kennelijk is tegemoet gekomen nu de heer P. als deskundige ter zitting is verschenen (grief 2 van het verzetschrift). Het Tuchtcollege begrijpt hieruit dat die klacht over de niet onafhankelijk geachte deskundige L. door klager ter zitting is ingetrokken. Door gemachtigde van klager is ter zitting niet uitdrukkelijk gesteld dat de



overige klachten omschreven in het klaagschrift gedateerd 16 mei 2011 en aangevuld met klachten op 23 oktober 2011 zijn ingetrokken.

Klager heeft zijn klacht bij brief van 23 oktober 2011 aangevuld. Naar het oordeel van het Tuchtcollege is het aanvullen van een klacht slechts toelaatbaar als de kern van het verwijt hetzelfde blijft. Dit is niet het geval met de aanvullingen van de klacht van klager, als hierboven in onderdeel 3 van deze uitspraak omschreven, ter zake van het uitvaren zonder noodstop van de bakboord hoofdmotor en het werken van bemanningsleden in de nabijheid van de sleeprol. De aanvullingen zijn niet toelaatbaar. Het Tuchtcollege zal hier ten overvloede een oordeel over geven.

Niet is gebleken dat ten tijde van de hulpverleningsoperatie de noodstop voorziening van de bakboord hoofdmotor niet functioneerde. Op grond van de enkele verklaring van klager, die gemotiveerd door betrokkene is weersproken, kan naar het oordeel van het Tuchtcollege niet worden aangenomen dat bedoelde noodstop niet op 12 november 2010 functioneerde en dat het uitvaren in strijd met de eisen van goed zeemanschap was.

Voor wat betreft de aanvullende klacht dat het werken aan dek in de nabijheid van de sleeprol een hachelijke onderneming was is mede van belang hetgeen in dat verband door deskundige P. ter zitting is verklaard 'Door aan de loefzijde aan te varen is voorkomen dat water achter in sloeg,' en 'Ik heb niet gezien dat te dicht genaderd werd. Het schip was goed manoeuvreerbaar en ze lagen boven de wind'. Naar het oordeel van het Tuchtcollege weerspreekt dit de klacht van klager dat 'Het werken in de onmiddellijke nabijheid van de sleeprol op het achterdek tijdens overkomende zeeën en reëel aanvaringsgevaar een hachelijke onderneming (was)'.

Aangezien het werken op dat achterdek noodzakelijk was – hetgeen hieronder nog nader wordt toegelicht – in verband met het tot stand brengen van een sleepverbinding kan het in de nabijheid werken van de sleeprol door bemanningsleden naar het oordeel van het Tuchtcollege niet in strijd met goed zeemanschap worden geacht.

In onderdeel 2 van het verzetschrift en ter zitting is de klacht aangevuld met de stelling dat betrokkene met de Tempest niet had mogen uitvaren als er



geen goedwerkend lijnwerptoestel aan boord is én de bemanning met dat toestel niet kan omgaan.

Naar het oordeel van het Tuchtcollege is dit een niet toelaatbare aanvulling van de klacht. Het is een variant van het aanvullend verwijt van klager gemaakt op 23 oktober 2011 over 'uitvaren zonder noodstop'. Hieraan voegt het Tuchtcollege toe dat enerzijds niet is gesteld of gebleken dat er géén goedwerkend lijntoestel aan boord van de Tempest voorhanden was bij vertrek en dat anderzijds niet is gebleken dat géén der bemanningsleden (inclusief de kapitein, die wel ervaring had) met het toestel werken kon, indien dat nodig zou zijn geweest. Het door klager gestelde is ook om die redenen onvoldoende om tot de conclusie te komen dat betrokkene niet had mogen uitvaren.

Klager verwijt kapitein V. van de Tempest in strijd met de goede zeemanschap van de 'Western' vanaf de loefzijde te hebben genaderd en dat hij het verbinding maken met de 'Western' door middel van een keesje liet doen in plaats van met het lijnwerptoestel en dat dit in strijd zou zijn met de eisen van goed zeemanschap.

Betrokkene heeft de 'Western' benaderd aan de loefzijde van dat schip. Hij heeft hiervoor onder meer als reden opgegeven dat de 'Tempest' een open achterschip heeft waar bij nadering vanaf de lijzijde van het schip meer water overkomt omdat het open, niet van een gesloten verschansing voorziene, achterschip dan pal op de metershoge golven zou komen te liggen. Hierdoor zouden de op het achterdek werkende bemanningsleden meer gevaar lopen. De ook door klager onafhankelijk geachte deskundige P. meent, net als zijn door klager niet onafhankelijk geachte, tijdens het vooronderzoek gehoorde deskundige L., dat om deze reden nadering vanaf de loefzijde voor de Tempest de aangewezen benaderingsroute van de Western was. Betrokkene heeft aangegeven dat bij benadering vanaf de lijzijde meer water op het 'open' achterdek zou zijn gekomen waardoor bemanningsleden meer gevaar zouden lopen. Gelet op het bovenstaande is het Tuchtcollege van oordeel dat niet gezegd kan worden dat het naderen door de Tempest van de Western aan de loefzijde in strijd met goed zeemanschap is geweest.

Teneinde de sleepverbinding met de Western aan haar loefzijde met behulp van het keesje tot stand te brengen diende de bemanning op het achterdek



van de Tempest te werken. Klager verwijt betrokkene dat hij in de gegeven situatie niet het lijnwerptoestel heeft gebruikt om verbinding te maken.

De deskundige P. zou in de gegeven omstandigheden niet van het lijnwerptoestel gebruik hebben gemaakt maar ook het keesje hebben gebruikt. Deskundige L. evenmin, tenzij het tot stand brengen van de sleepverbinding met behulp van het keesje te lang zou gaan duren. Dat laatste was hier niet het geval.

Deskundige P. is van mening dat het lijnwerptoestel alleen gebruikt wordt in noodsituaties, waarvan hier volgens hem geen sprake is geweest. Ook de eerste stuurman van de Tempest verklaarde, op een door klager aan deze getuige gestelde vraag, in gelijke zin ('I would use it as a last resort'). Het Tuchtcollege verenigt zich met het oordeel van de deskundige en de stuurman en concludeert dat het niet gebruiken van het lijnwerptoestel niet in strijd was met goed zeemanschap.

Op de door de klager overgelegde (video-)beelden is naar het oordeel van het Tuchtcollege niet het door klager in zijn klaagschrift gestelde feit te zien dat op het achterdek van de Tempest werkende bemanningsleden geregeld en volledig kopje-onder gingen. Deskundige P. heeft eveneens niemand geregeld kopje-onder zien gaan op die door klager gemaakte beelden. Ook betrokkene weerspreekt in zijn verweerschrift van 5 oktober 2011 dit kopje-onder gaan. Onder kopje-onder gaan verstaat het Tuchtcollege in dit geval 'geheel onder water gaan' (van Dale, 12^e druk) van de bemanningsleden. De klacht ontbeert dus feitelijke grondslag.

Dat betrokkene in deze hulpverleningsoperatie snelheid boven veiligheid heeft laten prevaleren zoals klager stelt is naar het oordeel van het Tuchtcollege niet gebleken. P. vond het een succesvolle operatie en L. had geen opmerkingen qua operatie.

Uit de gewisselde stukken en overgelegde (video-) beelden blijkt volgens het Tuchtcollege niet dat betrokkene zeeziek was.

Het is het Tuchtcollege niet duidelijk wat klager betrokkene precies verwijt aangaande lijflijnen en surviving suits. Het is door klager niet nader toegelicht wat hij betrokkene verwijt. Het Tuchtcollege laat daarom deze twee onderwerpen buiten beschouwing.



Het enkele gegeven dat de twee sleepkettingen gebroken zijn tijdens het slepen – meer heeft klager niet gesteld over de oorzaak daarvan – is voor het Tuchtcollege onvoldoende reden aan te nemen dat betrokkene op dit onderdeel heeft gehandeld in strijd met de eisen van goed zeemanschap.

10. Tuchtmaatregel

De tegen betrokkene ingediende klacht is ongegrond. Van het opleggen van een tuchtmaatregel kan geen sprake zijn.

11. De beslissing

Het Tuchtcollege verklaart de ingediende klacht ongegrond.

Aldus gewezen door Mr E.A. Bik, plaatsvervangend voorzitter, F. Karmelk en P.J. Lensen, leden en J.F. Krijt, R.J.N. de Haan, plaatsvervangende leden, in aanwezigheid van Mr D.P.M. Bos als plaatsvervangend secretaris en uitgesproken door Mr E.A. Bik ter openbare zitting van 15 januari 2013.

T.P. Tammes

E.A. Bik

Verzonden: 15 januari 2013

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending van de uitspraak hoger beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ 's-Gravenhage, Postbus 20021, 2500 EA 's-Gravenhage, Nederland.