

ECLI:NL:CBB:2015:19

Instantie	College van Beroep voor het bedrijfsleven
Datum uitspraak	03-02-2015
Datum publicatie	12-02-2015
Zaaknummer	AWB 13/119
Rechtsgebieden	Bestuursrecht
Bijzondere kenmerken	Hoger beroep
Inhoudsindicatie	Artikel 55a Zeevaartbemanningwet (thans Wet zeevarenden) College bevestigt oordeel Tuchtcollege voor de scheepvaart dat betrokkene, kapitein op een sleepboot, tijdens een reddingsoperatie niet in strijd heeft gehandeld met de zorg die een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van zijn bemanning en het schip
Vindplaatsen	Rechtspraak.nl

Uitspraak

uitspraak

COLLEGE VAN BEROEP VOOR HET BEDRIJFSLEVEN

zaaknummer: 13/119

20450

Uitspraak van de meervoudige kamer van 3 februari 2015 op het hoger beroep van:

[naam 1], te [plaats 1], appellant,

tegen de uitspraak van het tuchtcollege voor de scheepvaart (tuchtcollege) van 15 januari 2013, gegeven op een klacht, op 18 mei 2011 door appellant ingediend tegen [naam 2],betrokkene

(gemachtigde: mr. L.M. Schat).

Procesverloop in hoger beroep

Appellant heeft hoger beroep ingesteld tegen de uitspraak van het tuchtcollege van 13 januari 2013, met nummer 2011.K1 (www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl).

Betrokkene heeft een schriftelijke reactie op het hogerberoepschrift gegeven.

**Het onderzoek ter zitting heeft plaatsgevonden op 30 september 2014.
Appellantis verschenen. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn gemachtigde.**

Grondslag van het geschil

- 1.1 Voor een uitgebreide weergave van het verloop van de procedure en de in dit geding van belang zijnde feiten en omstandigheden, voor zover niet bestreden, wordt verwezen naar de inhoud van de bestreden uitspraak van het tuchtcollege, die als hier ingelast wordt beschouwd. Het College volstaat met het volgende.
- 1.2 Appellant en betrokkene waren ten tijde van belang respectievelijk als hoofdwerktuigkundige en kapitein werkzaam aan boord van de sleepboot [naam 3] ([naam 3]), destijds toebehorend aan [naam 4] ([naam 4]). Op 12 november 2010 heeft de [naam 3] assistentie verleend aan het vrachtschip [naam 5] ([naam 5]) dat op de Noordzee, enkele uren varen vanaf IJmuiden, motorproblemen had en op drift was geraakt. Er stond die dag een harde zuid zuidwesten wind, kracht 7 tot 8 Beaufort en er was een aanzienlijke zeegang/deining. Betrokkene heeft na aankomst van de [naam 3] bij de [naam 5] achteruit varende de [naam 5] aan de loefzijde benaderd. Om de sleepkabel tussen de [naam 3] en de [naam 5] vast te maken heeft hij besloten handmatig een hieuwlijn voorzien van een keesje naar de [naam 5] over te (doen) brengen en geen gebruik te (laten) maken van het op de [naam 3] aanwezige lijnwerptoestel. De sleepverbinding is tot stand gebracht en de [naam 5] is naar de haven van IJmuiden gebracht.

Bij het uitvaren van de [naam 3] uit de haven bevond appellant zich in de machinekamer. Op het moment dat de [naam 3] de [naam 5] naderde is hij naar de brug gegaan. Appellant heeft foto- en video-opnamen van de hulverleningsoperatie gemaakt.
- 1.3 De klacht van 16 mei 2011, ingediend op 18 mei 2011, heeft betrekking op het optreden van betrokkene tijdens het vastmaken van de [naam 3] aan de [naam 5] op 12 november 2010.
- 1.4 Het tuchtcollege is een vooronderzoek gestart. In dat kader zijn ter zitting van 18 januari 2012 gehoord appellant, betrokkene en de door het tuchtcollege benoemde deskundige L.M. Leusink, kapitein. Op 8 februari 2012 heeft het tuchtcollege de eerste stuurman [naam 6] (stuurman) gehoord ten kantore van [naam 4] te [plaats 2]. Van de zitting van 18 januari 2012 en het verhoor op 8 februari 2012 zijn processen-verbaal opgemaakt. Na sluiting van het vooronderzoek heeft de voorzitter van het tuchtcollege bij beschikking van 11 mei 2012 de klacht van appellant afgewezen. Appellant heeft bij brief van 25 mei 2012 verzet gedaan tegen de beschikking van de voorzitter, als gevolg waarvan deze is vervallen. Hierna heeft het tuchtcollege op 20 november 2012 alsnog een zitting gehouden. Op deze zitting is de door het tuchtcollege benoemde deskundige C. Pronk (Pronk), gepensioneerd kapitein, gehoord.

Uitspraak van het tuchtcollege

- 2.1 De klacht, zoals weergegeven in de uitspraak van het tuchtcollege, welke weergave door partijen niet wordt bestreden, houdt samengevat in dat betrokkene door ondeskundigheid en vermoedelijk door een groot gebrek aan ervaring op sleep/bergingsvaart het leven van opvarenden, alsook het eigen schip de [naam 3], alsook de veiligheid van het te bergen, driftende schip, nodeloos ernstig in gevaar heeft gebracht. Appellant verwijt betrokkene onder meer dat hij de sleepverbinding heeft gemaakt met behulp van een hieuwlijn in plaats van gebruik te maken van het aan boord aanwezige lijnwerptoestel.
- 2.2 Bij de bestreden uitspraak heeft het tuchtcollege de klacht ongegrond verklaard. Het tuchtcollege heeft, voor zover hier van belang, geoordeeld dat niet gezegd kan worden dat het niet gebruiken van het lijnwerptoestel in strijd was met een goed zeemanschap, gelet op de verklaringen van betrokkene, de deskundige Pronk en de eerste stuurman.

Beoordeling van het geschil in hoger beroep

- 3.1 Ingevolge artikel 55a, eerste lid, van de Zeevaartbemanningswet, zoals dat luidde ten tijde van belang, zijn de kapitein en de scheepsofficieren aan tuchtrechtspraak onderworpen terzake van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die zij als een goed zeeman in acht behoren te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.
- 3.2 Gelet op hetgeen appellant ter zitting heeft verklaard is in hoger beroep uitsluitend aan de orde de beoordeling van zijn klacht dat betrokkene door het niet gebruiken van het lijnwerptoestel heeft gehandeld in strijd met goed zeemanschap. Hij heeft daartoe aangevoerd dat er geen overleg heeft plaatsgevonden over de inzet van een hieuwlijn of het lijnwerptoestel en dat het lijnwerptoestel altijd gebruikt moet worden in situaties, zoals op 12 november 2010, waarbij sprake is van slecht weer en hoge golven.
- 3.3 Het College stelt voorop dat het in een tuchtrechtelijke procedure als de voorliggende in beginsel op de weg van de klager ligt om zijn klacht te motiveren en met bewijs te onderbouwen dat de betrokken kapitein en/of scheepsofficieren een tuchtrechtelijk verwijt valt te maken.
- 3.4 Ten aanzien van zijn bewering dat er geen overleg heeft plaatsgevonden over de inzet van een hieuwlijn of het lijnwerptoestel heeft appellant gewezen op de door hem gemaakte video-opnamen. Daarop is volgens hem te zien en te horen dat betrokkene, tijdens radiocontact met de kustwacht, meedeelt dat hij ter plaatse is en de situatie in ogenschouw zal nemen en dat hij direct na het beëindigen van het gesprek, achteruit varende de [naam 5] nadert. Betrokkene heeft hierop verklaard dat hij op drie momenten overleg heeft gehad met zijn eerste en tweede stuurman en de bootsman, namelijk in de haven voor het uitvaren, tijdens het varen en vlak voordat de [naam 5] was bereikt. Volgens betrokkene is appellant niet bij het overleg aanwezig geweest.
- 3.5. Nu betrokkene de stellingen van appellant gemotiveerd heeft weersproken en zijn lezing wordt bevestigd door de verklaring van de stuurman, inhoudende dat betrokkene met hem, de tweede stuurman en de bootsman overleg heeft gevoerd over het vaar- en hulpverleningsplan voordat de [naam 3] uitvoer en één uur en 40 minuten voordat de [naam 3] bij de [naam 5] was gearriveerd,

acht het college het aannemelijk dat het overleg heeft plaatsgevonden, waarbij het in aanmerking neemt dat niet valt uit te sluiten dat appellante niet in de gelegenheid is geweest het overleg waar te nemen. Uit de door appellante gemaakte video-opnames vloeit in elk geval niet dwingend voort dat geen overleg heeft plaatsgevonden.

3.6 Ten aanzien van zijn standpunt dat het lijnwerptoestel altijd gebruikt

moet worden in situaties, zoals op 12 november 2010, waarbij sprake is van slecht weer en hoge golven, heeft appellante het volgende aangevoerd. Met het lijnwerptoestel kan een lijn worden afgeschoten met een lengte van 220 meter, zodat het voor het tot stand brengen van een verbinding niet nodig is dicht op een driftend schip te varen. Een hieuwlijn heeft slechts een lengte van 25 meter, zodat deze van een korte afstand overgegooid moet worden, met alle risico's van aanvaring, zeker in weersomstandigheden zoals op 12 november 2010 en met een stuurloos schip. Bovendien moest in dit geval de lijn vanaf het open achterdek omhoog gegooid worden naar de [naam 5], terwijl golven het achterdek overspoelden. Met het lijnwerptoestel kan een lijn kan worden afgeschoten vanaf het bovendek zodat de bemanning niet op het open achterdek hoeft te staan, aldus appellante.

3.7 Volgens betrokkene wordt het lijnwerptoestel voornamelijk in noodsituaties gebruikt. Daarvan was volgens hem op 12 november 2010 geen sprake. Zijn keuze om het lijnwerptoestel niet in te zetten is ingegeven door de omstandigheid dat de bemanning geen ervaring had met het gebruik van dit toestel. Ter toelichting hierop heeft betrokkene ter zitting naar voren gebracht dat iedere zeevarende weliswaar training krijgt over het gebruik van het lijnwerptoestel, maar dat deze training groepsgewijs plaatsvindt, waarbij niet iedere deelnemer in de gelegenheid wordt gesteld zelf het lijnwerptoestel af te schieten. De bemanningsleden op de [naam 3] waren juist wel zeer ervaren in het gebruik van de hieuwlijn, omdat het tot hun dagelijks werk behoort om, onder alle weersomstandigheden, met behulp van de hieuwlijn verbindingen tot stand te brengen om bijvoorbeeld ankers over te brengen naar kraanschepen, werkeilanden en boorplatforms. Voorts heeft betrokkene erop gewezen dat, ook indien van het bovendek een lijn zou zijn afgeschoten met het lijnwerptoestel naar de [naam 5], de bemanning werkzaamheden op het open achterdek had moeten uitvoeren om de lijn aan de sleepkabel vast te maken. Betrokkene acht het gebruik van het lijnwerptoestel daarnaast niet zonder gevaar, omdat het geen precisieapparaat is en de lijn door middel van een vuurwerkraket wordt afgeschoten.

3.8 Het College ziet geen aanknopingspunten betrokkene niet te volgen in zijn redengeving dat en waarom hij in dit geval uitsluitend de hieuwlijn heeft gebruikt. Hierbij neemt het College de door de deskundige Pronk afgelegde verklaring in aanmerking. Pronk heeft de video-opnamen bekeken en de vraag of hij het lijnwerptoestel in deze situatie zou inzetten met "nee" beantwoord. Naar zijn mening wordt het lijnwerptoestel ingezet als alle andere oplossingen niet werken. Appellante heeft in hoger beroep de zienswijze van Pronk betwist, maar hij heeft geen objectieve gegevens of een zienswijze van een andere deskundige overgelegd die zijn standpunt ondersteunen dat in de voorliggende situatie betrokkene het lijnwerptoestel had moeten inzetten. Het enkel verwijzen naar anderen, waaronder kapiteins, die zijn stelling zouden onderschrijven is daartoe onvoldoende. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat de visie van Pronk is gebaseerd op diens jarenlange praktijkervaring als kapitein op de sleepvaart. Daarnaast heeft de stuurman verklaard dat de (weers)omstandigheden op 12 november 2010 zodanig waren dat zij konden werken en heeft hij bevestigd dat de bemanning van de [naam 3] veel ervaring had met het gebruik van de hieuwlijn. Ook hij is van mening dat in dit geval het gebruik van hieuwlijn de beste methode was om de verbinding met de [naam 5] tot stand te brengen. De vraag of hij het lijnwerptoestel als laatste middel zou gebruiken heeft hij bevestigend beantwoord.

3.9 Gelet op het voorgaande is het College, evenals het tuchtcollege, niet gebleken dat betrokkene heeft gehandeld in strijd met goed zeemanschap. Derhalve falen de hogerberoepsgronden van appellante en

moet het hoger beroep ongegrond worden verklaard.

Beslissing

Het College verklaart het hoger beroep ongegrond.

Deze uitspraak is gedaan door mr. J.L.W. Aerts, mr. W.A.J. van Lierop en
mr. M.M. Smorenburg, in aanwezigheid van mr. P.M. Okyay-Bloem, griffier.

De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 3 februari 2015.

w.g. J.L.W. Aerts w.g. P.M. Okyay-Bloem