



**UITSpraak 4 van 2016 van het Tuchtcollege voor de
Scheepvaart in de zaak nummer 2015.V10 – Maria GO 20**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde : ing. M. Schipper,
inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

C.K. G.
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 26 november 2015 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als schipper van het Nederlandse vissersvaartuig Maria GO 20 (hierna: de GO 20). Bij het verzoekschrift waren acht bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennis gegeven 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 zou plaatsvinden op 22 april 2016 om 13.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.



De ILT en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 22 april 2016. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is eveneens verschenen.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 29 september 2014 en op 9 februari 2015 is geconstateerd dat door de GO 20 Voorschrift 10c van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (Londen, 20 oktober 1972; hierna: Colregs) is overtreden: niet haaks kruisen van een verkeersscheidingsstelsel. Betrokkene was op het moment van de gedragingen als schipper zelfstandig bevoegd en daarmee verantwoordelijk voor het houden van een goede brugwacht en uitkijk. Gebleken is dat betrokkene dat voorschrift in beide gevallen daadwerkelijk heeft overtreden. Het niet varen overeenkomstig de voor het verkeersscheidingsstelsel geldende voorschriften is een ernstige overtreding en de gedragingen van betrokkene zijn in strijd met de norm van goed zeemanschap.

Voor beide gedragingen is betrokkene reeds veroordeeld door de rechtbank Amsterdam. Daarom wordt op grond van enkel die gedragingen geen tuchtmaatregel geëist. Wel wordt de gedeeltelijke tenuitvoerlegging geëist van de voorwaardelijke maatregelen die tegen betrokkene door het Tuchtcollege waren uitgesproken in de zaak 2013.V2 Maria GO 20, t.w. de gehele geldboete van € 2.500,- en een schorsing van de vaarbevoegdheid van één maand, met tevens verlenging van de proeftijd voor de resterende voorwaardelijke veroordeling met twee jaar.



3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft voorafgaande aan de zitting geen standpunt kenbaar gemaakt.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de uitspraak van het Tuchtcollege van 5 maart 2014 in de zaak 2013.V2 – Maria GO 20 op een tegen betrokkene ingediend verzoek blijkt het volgende.

De GO 20 is op 23 september 2012 op de Noordzee tegen een gasplatform aangevaren met aanzienlijke schade tot gevolg. De wacht was tevoren door betrokkene als plaatsvervangend schipper overgedragen aan een matroos die onbevoegd was om dienst te doen als chef van de wacht. De matroos was dusdanig vermoeid dat hij tijdens de wacht in slaap viel, waardoor het schip ongemerkt tegen het platform aanvoer.

Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene ernstig was tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als plaatsvervangend schipper, waardoor hij de GO 20, de eigendommen van derden, de veiligheid van de opvarenden en de omgeving in gevaar had gebracht. Het Tuchtcollege heeft – rekening houdende met het feit dat betrokkene beterschap had beloofd en met de ernstige gevolgen van een langdurige onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid en een onvoorwaardelijke geldboete voor het bedrijf dat eigenaar was van de GO 20 en waarvan betrokkene medevenoot was – aan betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid opgelegd voor een periode van acht maanden waarvan zeven maanden voorwaardelijk en een voorwaardelijke geldboete van € 2.500,-. Daarbij werd bepaald dat de voorwaardelijke schorsing en geldboete niet ten uitvoer zouden worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zou bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd van twee jaar weer zou hebben gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoorde te nemen.



Deze proeftijd ging in op 1 mei 2014. De uitspraak is aan betrokkene toegestuurd. Hij heeft daartegen geen hoger beroep ingesteld, zodat deze onherroepelijk werd.

B. Een proces-verbaal van de Nederlandse Kustwacht, op 2 oktober 2014 opgemaakt door G. Meijer met vijf bijlagen (bijlage E-1 bij het verzoekschrift, p. 13-22) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer in als bevindingen van de verbalisant:

Op 29 september 2014 zag ik met behulp van het scheepvaart monitoring systeem Aramis dat de Maria GO 20 zich te 10:00 uur (UTC) bevond in de baan voor het zuidwestgaande verkeer in het verkeersscheidingsstelsel Nabij Texel en dat dit schip een koers voorlag van 359°. Vervolgens zag ik dat dit schip zich omstreeks 10:08 uur bevond in diezelfde verkeersbaan op een koers van 359°. De algemene richting van de verkeersstroom voor die zuidwestgaande verkeersbaan is ter plaatse 220°. Een voorliggende koers van 359° betekent dat de GO 20 de verkeersbaan kruiste onder een hoek van 139°, derhalve niet onder een zoveel mogelijk rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom voor die verkeersbaan.

Aan mij bleken geen omstandigheden die deze wijze van varen rechtvaardigden; in het bijzonder was de GO 20 niet door een in de verkeersbaan varende schip "Isis" gedwongen om de verkeersbaan niet haaks te kruisen.

Ik heb de GO 20 via VHF kanaal 16 meerdere keren aangeroepen. Er werd echter niet gereageerd vanaf dat schip.

C. Een proces-verbaal van de Nederlandse politie, Landelijke Eenheid, team Maritieme Politie, op 24 november 2014 opgemaakt door P. Beer (bijlage E bij het verzoekschrift, p. 11-12) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven in als (telefonische) verklaring van betrokkene:

Ik ben de schipper van de Maria GO 20, zo ook op 29 september 2014 omstreeks 10:00 uur (UTC). Wij visten toen daar op de visgronden met een noordelijke koers. Ik weet dat wij een verkeersscheidingsstelsel haaks dienen over te steken, maar de visbestekken lopen daar noord-zuid, al heel veel



jaren. Twee jaar geleden is daar opeens een verkeersscheidingsstelsel gekomen. Wij houden daar heel goed rekening met de scheepvaart die zich in het verkeersscheidingsstelsel bevindt. Wij zorgen er echt wel voor dat wij die scheepvaart absoluut niet hinderen.

D. Een proces-verbaal van de Nederlandse Kustwacht, op 17 februari 2015 opgemaakt door M. van Komen met zes bijlagen (bijlage F-1 bij het verzoekschrift, p. 29-47) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende in als bevindingen van de verbalisant.

Op 9 februari 2015 zag ik met behulp van het scheepvaart monitoring systeem Aramis dat de Maria GO 20 zich te 05:39 uur (UTC) bevond in de baan voor het oostgaande verkeer in het verkeersscheidingsstelsel Maas West Binnen en dat dit schip een koers voorlag van 282°. Vervolgens zag ik dat dit schip zich omstreeks 05:50 uur bevond in diezelfde verkeersbaan op een koers van 293°. De algemene richting van de verkeersstroom voor die oostgaande verkeersbaan is ter plaatse 073°. Een voorliggende koers van 293° betekent dat de GO 20 de verkeersbaan kruiste onder een hoek van 140°, derhalve niet onder een zoveel mogelijk rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom voor die verkeersbaan.

Aan mij bleken geen omstandigheden die deze wijze van varen rechtvaardigden.

Ik probeerde via de VHF kanaal 16 herhaalde malen contact te krijgen met de GO 20. Ik kreeg geen reactie vanaf dat schip.

E. Een proces-verbaal van de Nederlandse politie, Landelijke Eenheid, team Maritieme Politie, op 1 mei 2015 opgemaakt door P. Beer en J.M. Schouten (bijlage F bij het verzoekschrift, p. 25-27) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven in:

(1) als verklaring van betrokkene:

Ik ben de schipper van de Maria GO 20, zo ook op 9 februari 2015 omstreeks 05:39 uur (UTC). We waren toen onderweg naar de visgronden. Ik had ons gemeld bij de verkeersdienst van Hoek van Holland. Ik weet nog dat ik daar heb uitgeweken voor een schip dat in het verkeersscheidingsstelsel voer



["Star Curaçao"]. Ik heb een stukje tegengesteld gevaren om achter hem langs te varen. Ik zie nu dat ik achter hem eigenlijk naar de haakse koers had moeten gaan. Er was verder geen scheepvaart die ik heb gehinderd.

(2) als opmerking van de verbalisant(en):

Op de print [van de trackanalyse, gemaakt door de Kustwacht] is te zien dat de GO 20 een tijdje tegen de algemene richting van de verkeersstroom in heeft gevaren om achter de Star Curaçao langs te gaan oversteken. Mijns inziens had de schipper van de GO 20, toen hij de Star Curaçao was gepasseerd, gewoon een koers kunnen gaan voorliggen die zoveel als mogelijk een haakse hoek vormde op de algemene richting van de verkeersstroom voor die baan.

F. Uit een tweetal kopieën van een "aantekening mondeling vonnis" van de rechtbank Amsterdam (bijlagen C en D bij het verzoekschrift) blijkt dat betrokkene bij twee uitspraken op tegenspraak van 28 augustus 2015 door de kantonrechter is veroordeeld ter zake van overtreding van voorschrift 10c van de Colregs, respectievelijk gepleegd op 29 september 2014 en 9 februari 2015 tot respectievelijk een geldboete van € 1.875,00 (met tevens verlenging van de proeftijd van een eerder uitgesproken voorwaardelijke veroordeling) en een geldboete van € 1.875,00, waarvan € 375,00 voorwaardelijk.

G. Betrokkene heeft ter zitting op 22 april 2016 de constatering van de Kustwacht en zijn verklaringen als weergegeven door de Maritieme Politie niet tegengesproken. Hij heeft – samengevat en verkort weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

Bij het feit van 29 september 2014 wilde ik de door ons gevolgde koers aanhouden om te vissen in het geultje dat daar loopt.

Bij geen van beide feiten was er scheepvaart in de verkeersbaan die kon worden gehinderd.



5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaring van betrokkene op de zitting is in deze zaak gebleken dat betrokkene als schipper van het Nederlandse vissersvaartuig Maria GO 20 zowel op 29 september 2014 als op 9 februari 2015 een verkeersscheidingsstelsel niet heeft gekruist met een voorliggende koers die zoveel mogelijk een rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom benaderde als uitvoerbaar was. Daarmee werd gehandeld in strijd met voorschrift 10c van de Colregs.

Deze twee gedragingen van betrokkene leveren tevens overtreding op van de norm neergelegd in artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als schipper van een vissersvaartuig handelen 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, het milieu en het scheepvaartverkeer.

6. De tuchtmaatregel en de tenuitvoerlegging van de voorwaardelijke veroordeling

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene door de twee genoemde overtredingen ernstig verwijtbaar is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als schipper.

De verkeersscheidingsstelsels en de daarop betrekking hebbende voorschriften zijn er voor de veiligheid van de scheepvaart. De voorgeschreven vaarwijze dient daarom in acht te worden genomen, ook indien dit naar inschatting van de individuele schipper of officier van de wacht niet strikt noodzakelijk is; de naleving van verkeersvoorschriften kan immers niet afhankelijk worden gesteld van de individuele opvattingen van verkeersdeelnemers over een noodzaak daartoe. Betrokkene heeft de overtredingen kennelijk welbewust gepleegd.

Gelet op de ernst van de overtredingen en de herhaling ervan zou een schorsing van de vaarbevoegdheid gepast zijn, waaraan niet afdoet dat er



geen ongelukken zijn gebeurd of gevaar daarvoor is ontstaan. Gelet op het feit dat betrokkene voor deze overtredingen ook al strafrechtelijk is veroordeeld door de rechtbank, wordt voor deze twee nieuwe feiten echter geen tuchtrechtelijke maatregel opgelegd.

Het Tuchtcollege is wel van oordeel dat deze overtredingen, die zijn gepleegd tijdens de proeftijd van de bij uitspraak van 5 maart 2014 voorwaardelijk opgelegde maatregelen, reden zijn te bepalen dat van die voorwaardelijke maatregelen nu een deel alsnog ten uitvoer zal worden gelegd. Zoals in die uitspraak valt te lezen, heeft het Tuchtcollege toen rekening gehouden met het feit dat betrokkene beterschap had beloofd en met de positie van zijn visserijbedrijf en waren de voorwaardelijke maatregelen bedoeld als 'stok achter de deur' en als prikkel om de naleving van de diverse voorschriften in het vervolg wel serieus te nemen. Betrokkene heeft dat echter niet ter harte genomen. Gezien alle omstandigheden zal het Tuchtcollege een gedeelte van de bij die eerdere uitspraak voorwaardelijk opgelegde geldboete thans onvoorwaardelijk opleggen zoals hierna is vermeld.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene voor die nieuwe feiten zelf geen maatregel op;
- bepaalt dat van de geldboete die het Tuchtcollege in zijn uitspraak van 5 maart 2014 voorwaardelijk aan betrokkene heeft opgelegd een gedeelte van € 1000,- alsnog zal worden tenuitvoergelegd.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter en S. Kramer en P.J. van Slooten, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als



secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 1 juni 2016.

De secretaris is buiten staat om de uitspraak mede te ondertekenen.

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.G.H. Kleingeld
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.