

TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAARVERSLAG 2015



**TUCHT COLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART**



JAARVERSLAG 2015

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Damrak 387, 1012 zj Amsterdam

Telefoonnummer : 020 - 622 04 77

E-mailadres : secretariaat@tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website NL : www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website ENG : www.mdcn.nl

INHOUD

Algemeen	4
Nieuwe zaken en afgehandelde zaken	6
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2015	8
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2015	14



ALGEMEEN

In 2015 deed het Tuchtcollege voor de Scheepvaart zes uitspraken. Deze hadden onderscheidenlijk betrekking op het tijdens de reis en bij het aanlopen van de Rotterdamse haven onbekwaam zijn van de kapitein door alcoholmisbruik, een dodelijk ongeval aan boord door koolmonoxidevergiftiging en de acties daaromheen, een aanvaring in de Golf van Biskaje tussen een koopvaardijschip en een visserschip, het opzettelijk op een strand in India varen van een schip om daar te worden gesloopt en de stranding en het vergaan van een zeegaand zeilschip op de Ierse kust. Er zijn geen uitspraken gedaan betreffende een schipper of scheepsofficier van een zeevissersvaartuig.

Deze uitspraken worden verderop in het verslag op hoofdpunten weergegeven. Alle uitspraken zijn (geanonimiseerd) gepubliceerd op de website www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl respectievelijk – in Engelse vertaling – www.mdcn.nl. Sinds kort wordt op de site, zowel bij de agenda als bij de uitspraak, een korte aanduiding geplaatst van de aard van de zaak.

Per 1 augustus 2015 nam mr. E.A. Bik afscheid als voorzitter van het Tuchtcollege wegens het bereiken van de wettelijke leeftijdsgrens van 70 jaar.

De heer Bik is twee jaar voorzitter geweest en was sinds de oprichting van het Tuchtcollege begin 2010 al enige jaren plaatsvervangend voorzitter. Voordien bekleedde hij gedurende vele jaren de functie van plaatsvervangend voorzitter van de Raad voor de Scheepvaart.

Het Tuchtcollege is de heer Bik veel dank verschuldigd voor al zijn werk ten behoeve van het college. Ondergetekende is hem op 1 augustus jl. opgevolgd als voorzitter. Mr. P.C. Santema is op die datum benoemd als nieuwe plaatsvervangend voorzitter.

In het bestand van leden en plaatsvervangende leden is in 2015 geen wijziging gekomen, evenmin als ten aanzien van de functie van secretaris en plaatsvervangend secretaris.

De samenstelling van het Tuchtcollege in 2015 is (in alfabetische volgorde per categorie) vermeld aan het einde van dit jaarverslag.

Op het secretariaat van het Tuchtcollege is tot eind 2015 mevrouw L. Batelaan werkzaam geweest gedurende enkele dagen per week. Het Tuchtcollege dankt haar voor haar inzet en de plezierige samenwerking.

In 2015 vond enige malen overleg plaats met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, directie Maritieme Zaken. Ook was er een overleg met de Inspectie Leefomgeving en Transport, directie Scheepvaart van dat ministerie.



A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter

Amsterdam, februari 2016

NIEUWE ZAKEN EN AFGEHANDELDE ZAKEN

Door de in 2014 aangetreden nieuwe inspecteur bij de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ing. M. Schipper, werden in 2015 namens de Minister negen nieuwe verzoeken tot een tuchtrechtelijke behandeling ingediend. Zes daarvan werden in 2015 door het Tuchtcollege behandeld en afgedaan. Twee andere verzoeken zijn inmiddels in 2016 behandeld en afgedaan, van één ander verzoek zal binnen afzienbare tijd de behandeling op een zitting plaatsvinden. Tevens werd in 2015 van de inspecteur één verzoek ontvangen om een bij een eerdere uitspraak voorwaardelijk opgelegde maatregel alsnog deels onvoorwaardelijk op te leggen. Ook dit verzoek zal nog ter zitting worden behandeld.

Er zijn in 2015 bij het Tuchtcollege geen klachten door een belanghebbende ingediend. Evenmin zijn door het Tuchtcollege vooronderzoeken verricht.

Ter vergelijking met de cijfers van de voorafgaande jaren wordt verwezen naar onderstaand overzicht.

Jaar	Verzoeken van de Minister	Klachten	Vooronderzoeken	Aantal zaken afgedaan bij voorzittersbeslissing	Aantal zaken uitspraak
2010	8	0	4	0	0
2011	2	1	1	1	6
2012	7	0	2	1	6
2013	10	0	0	0	6
2014	5	0	0	0	12
2015	10	0	0	0	6
Totaal	42	1	7	2	36

In 2011 is één zaak door de Minister ingetrokken en in 2014 werden twee zaken door de Minister ingetrokken.

Naar verwachting zal de inspecteur in 2016 een groter aantal verzoeken indienen. Bij de begroting van het Tuchtcollege is uitgegaan van 15 zaken.

UITSPRAKEN VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2015

LEAH

UITSPRAAK 1 VAN 2015 – UITSPRAAKDATUM 1 JULI 2015
ZAAKNUMMER 2015.V3

Betrokkene: de kapitein

Het ms. Leah kwam in de nacht van 3 op 4 augustus 2014 aan op de rede van Rotterdam en zou onder loodsaanwijzing de haven invaren. Betrokkene was kapitein op de Leah. Het bleek dat hij zwaar onder invloed verkeerde van alcohol en daardoor niet in staat was zijn verantwoordelijkheden als gezagvoerder van het schip uit te oefenen. Door de toestand waarin betrokkene verkeerde en het feit dat hij zich met de navigatie wilde bemoeien en probeerde te verhinderen dat de loods zijn werk deed, ontstond een onveilige situatie voor het schip, zijn opvarenden en het verdere scheepvaartverkeer. Omdat betrokkene niet voor rede vatbaar was, heeft de loods het verstandige besluit genomen om te keren en naar een ankergebied te gaan. Verder bleek dat betrokkene ook al in de paar dagen tevoren – in feite gedurende het grootste deel van de reis vanaf IJsland – zwaar onder invloed was en niet in staat om zijn taken als gezagvoerder te vervullen.

Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene hoogst ernstig is tekortgeschoten in zijn functie als kapitein en zijn verantwoordelijkheden totaal heeft veronachtzaamd, waarbij het Tuchtcollege heeft betrokken dat het incident zich afspeelde in de nacht en bij de aanloop naar de haven van Rotterdam, een gebied met drukke scheepvaart. Gezien de buitengewone ernst van de gebleken gedragingen werd een schorsing van de vaarbevoegdheid opgelegd voor de duur van twee jaar.

LADY IRINA

UITSPRAAK 2 VAN 2015 – UITSPRAAKDATUM 23 OKTOBER 2015
ZAAKNUMMER 2015.V1

Betrokkene: de kapitein

Op de avond van 13 juli 2014 was de Lady Irina onderweg met een lading wood pellets. Betrokkene was op wacht op de brug, toen de eerste stuurman kwam melden dat hij de HWTK kennelijk dood had aangetroffen in de boegschroefruimte.

Betrokkene besloot uit te wijken naar een nabije haven en heeft de eerste en tweede stuurman opgedragen om onder bescherming van een persluchtapparaat naar het slachtoffer in de boegschroefruimte te gaan. Betrokkene is zelf op de brug gebleven, waar hij het schip naar de haven heeft genavigeerd en ervoor heeft gezorgd dat de hulpdiensten werden gewaarschuwd. Na aankomst in de haven stelde de brandweer hoge concentraties koolmonoxide in de bakruimte en de boegschroefruimte vast. De HWTK bleek te zijn overleden, zeer waarschijnlijk door koolmonoxidevergiftiging. De andere bemanningsleden, onder wie de stuurlieden, die ook in de ruimtes op het voorschip waren geweest, bleken allen in meer- of mindere mate onwel te zijn geraakt door de atmosfeer aldaar en eveneens te zijn vergiftigd door koolmonoxide. Deze bemanningsleden hadden bij het betreden van de bakruimte en de boegschroefruimte geen persluchtapparaten bij zich. De ruimtes waren niet geventileerd en gasmeters zijn niet gebruikt. Door onderzoek is aannemelijk geworden dat zich in de lading wood pellets koolmonoxide heeft ontwikkeld dat via een ventilatiekanaal en een niet goed gesloten inspectieluik in de bakruimte en de boegschroefruimte is gekomen.

Deze ruimtes op het voorschip werden door de bemanning blijkbaar niet beschouwd als besloten ruimtes met een mogelijk gevaarlijke atmosfeer, waarvoor diverse voorzorgsmaatregelen golden, met name ingevolge de IMSBC-Code.

Het Tuchtcollege achtte de door betrokkene aan de stuurlieden gegeven opdracht op zichzelf juist. Hij mocht er tevens van uitgaan dat de stuurlieden de hun gegeven opdracht zouden uitvoeren en ook verder adequaat zouden handelen, terwijl hij zelf zijn handen vol had aan de navigatie. De door hem gemaakte keuzes waren in de gegeven situatie niet in strijd met wat van hem als gezagvoerder en goed zeeman mocht worden verwacht. De tegen betrokkene aangevoerde bezwaren werden ongegrond bevonden, zodat het opleggen van een tuchtmaatregel niet aan de orde kwam.

Het Tuchtcollege zag in dit geval aanleiding om een zestal aandachtspunten te vermelden die van belang kunnen zijn voor de beroepsgroep van zeevarenden die te maken hebben met het vervoer van stoffen welke een gevaar kunnen opleveren en die bij hun werk aan boord besloten ruimtes betreden met een mogelijk gevaarlijke atmosfeer.

LADY IRINA

UITSPRAAK 3 VAN 2015 – UITSPRAAKDATUM 23 OKTOBER 2015
ZAAKNUMMER 2015.V2

Betrokkene: de eerste stuurman

Voor de feitelijke gang van zaken kan worden verwezen naar de uitspraak in de zaak tegen de kapitein.

Betrokkene was op zoek naar de HWTK. Toen hij daarbij de ruimtes op het voorschip binnen ging, had hij geen persluchtmasker bij zich. Kennelijk had hij evenmin een gasmeter. Mogelijk is betrokkene toen reeds onder invloed geraakt van de aanwezige koolmonoxide. Aldus was hij vooral zelf daarvan het slachtoffer.

De daarop volgende gedragingen van betrokkene – in bijzonder het onder zijn leiding maar zonder de voorgeschreven bescherming en maatregelen uitvoeren van een reddingsactie, waarbij ook de rest van de bemanning met uitzondering van de kapitein ernstig in gevaar werd gebracht – zijn door de Inspecteur uitdrukkelijk niet ter beoordeling aan het Tuchtcollege voorgelegd. Door die eventuele aanvankelijke vergiftiging door koolmonoxide was zijn beoordelingsvermogen mogelijk reeds aangetast.

Het Tuchtcollege achtte het door betrokkene voor de eerste maal betreden van de ruimte(s) op het voorschip zonder daarbij voorzorgsmaatregelen te nemen, in de gegeven omstandigheden op zichzelf niet strijdig met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van met name de andere opvarenden. Daarbij speelde een rol dat niet kon worden aangenomen dat er bij betrokkene een reële vrees kon bestaan dat aan de HWTK een ongeval was overkomen en ook dat niet is gebleken dat betrokkene wist of had moeten weten dat blootstelling aan het in die ruimte(s) aanwezige koolmonoxide zijn beoordelingsvermogen kon aantasten en dat ten gevolge daarvan zijn latere optreden bij de reddingsactie niet doeltreffend doch juist gevaarzettend kon zijn. De slotsom was dat de gemaakte verwijten niet gegrond waren en een tuchtmaatregel niet aan de orde was.

ARKLOW BEACH

UITSpraak 4 van 2015 – UITSpraakdatum 6 november 2015
ZAAKNUMMER 2015.V4

Betrokkene: de tweede stuurman

In de middag van 22 augustus 2014, bij goed zicht en weinig zeeegang, is het zeeschip Arklow Beach in de Golf van Biskaje in aanvaring gekomen met het Franse vissersvaartuig Elluma. De Elluma was het achterste schip van een groep van zes vissersvaartuigen, die gezien vanaf de Arklow Beach, van bakboord in kwamen. De koersen van de Arklow Beach en van de vissersschepen zouden elkaar kruisen. Hoewel de Arklow Beach niet uitwijkplichtig was heeft betrokkene, die als tweede stuurman de wacht op de brug had, de koers van de Arklow Beach iets naar bakboord verlegd, hetgeen resulteerde in een CPA van 0,6 NM met de Elluma. Aannemelijk is dat deze geringe koerswijziging voor de Elluma niet duidelijk waarneembaar is geweest. Toen de eerste vijf vissersschepen de Arklow Beach voorlangs waren gekruist, constateerde betrokkene dat de Elluma vaart had geminderd, met als gevolg dat het CPA snel terug liep, eerst naar 0,2 NM, terwijl na een koerswijziging naar stuurboord van de Elluma de afstand tot de boeg van de Arklow Beach nog maar 0,1 NM bedroeg. Vervolgens naderden beide schepen elkaar snel op tegengestelde koersen. Pogingen aan boord van beide schepen om door koerswijzigingen elkaar te ontwijken hadden niet dat beoogde resultaat, waarna een frontale aanvaring volgde.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene het gevaar voor een aanvaring kennelijk niet tijdig heeft onderkend. Zijn keuze om, zonder onderlinge afstemming, de koers van de Arklow Beach iets naar bakboord te verleggen droeg in elk geval niet bij aan een veiliger situatie. Ook de daarvoor ontstane passeerafstand van 0,6 NM was in de gegeven omstandigheden niet veilig te achten; rekening diende te worden gehouden met een vaart minderen door de in beginsel uitwijkplichtige Elluma, waardoor de passeerafstand snel zou afnemen en het gevaar voor een aanvaring zou worden vergroot. Toen het aanvaringsgevaar vervolgens inderdaad toenam zijn door betrokkene niet tijdig alle maatregelen genomen die hadden kunnen bijdragen aan het voorkomen van de aanvaring, zoals het verminderen van vaart en het sterk naar stuurboord uitwijken. Betrokkene heeft aldus gehandeld in strijd met de voorschriften 2b, 7, 8 en 17 van de Colregs en heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier van de wacht betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en vooral de omgeving in gevaar zijn gebracht. De aanvaring is daaraan mede te wijten.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid van zes weken op zijn plaats. Ten gunste van betrokkene heeft meegewogen dat ook de gedragingen van de Elluma hebben bijgedragen aan het ontstaan van de aanvaring. In de omstandigheid dat geen eerdere maatregelen zijn opgelegd, zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat van de schorsing van de vaarbevoegdheid een gedeelte van vier weken voorwaardelijk werd opgelegd.

H.M.S. LAURENCE

UITSPRAAK 5 VAN 2015 – UITSPRAAKDATUM 18 NOVEMBER 2015
ZAAKNUMMER 2015.V6

Betrokkene: de kapitein

Op 26 mei 2013 is het Nederlandse zeeschip HMS Laurence nabij Alang, India onder gezag van betrokkene en na een reis vanuit de EU het strand op gevaren teneinde gesloopt te worden.

Het Tuchtcollege overwoog dat deze gedragingen van betrokkene als kapitein een handelen of nalaten aan boord opleveren in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer. Betrokkene werd in het bijzonder verweten dat hij zich heeft laten lenen voor het bewust laten stranden van het schip in India. Op grond van Europese milieuwetgeving is het verboden om schepen voor de sloop naar India over te brengen. Omdat door betrokkene geen verklaring is afgelegd weet het Tuchtcollege niet met welke opdracht hij het schip het strand op heeft gevaren. De aanblik van de kustlijn in het op internet geplaatste filmpje maakt echter duidelijk dat betrokkene begrepen moet hebben dat het schip aldaar zou worden achtergelaten voor de sloop. Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn functie als kapitein. Ook in mei 2013 waren de gevolgen van het laten slopen van schepen op de stranden van onder andere India binnen de beroepsgroep al algemeen bekend: schrijnende arbeidsomstandigheden, milieuschade voor de omgeving en ernstig gevaar voor de gezondheid van arbeiders en de lokale bevolking. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid van aanzienlijke duur op zijn plaats, nu het immers ging om een opzettelijk begane handeling die zeer ernstige gevolgen kon hebben. Daarentegen was het ook bekend dat het helaas praktisch is dat een groot aantal schepen op een vergelijkbare, illegale wijze wordt gesloopt. Zoals de Inspecteur had toegelicht was dit de eerste keer dat door hem een dergelijke zaak aan het Tuchtcollege werd voorgelegd en was deze wijziging van beleid ook niet op andere wijze aan de beroepsgroep kenbaar gemaakt. Uitsluitend om deze reden zag het Tuchtcollege in dit eerste geval aanleiding om te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid van zes maanden geheel voorwaardelijk werd opgelegd.

ASTRID

UITSPRAAK 6 VAN 2015 – UITSPRAAKDATUM 4 DECEMBER 2015 ZAAKNUMMER 2015.V7

Betrokkene: de kapitein

Op 24 juli 2013 is het zeezeilschip (tallship) Astrid gestrand op de rotsen van de Zuid-Ierse kust. Betrokkene was kapitein en verantwoordelijk voor de navigatie. Behalve enige vaste bemanningsleden, bevonden zich 24 passagier aan boord.

Het schip was uitsluitend op de motor op een zuidelijke koers de baai van Oysterhaven uitgevaren, recht in tegen de krachtige zuidelijke wind van 5 tot 6 Bft., tegen de zee met golven van 2 tot 3 m hoog en tegen de stroom van 2 knopen.

In de monding van de baai heeft het schip haar koers verlegd naar stuurboord, tot een ongeveer zuidwestelijke koers. Kort daarna viel de motor uit, op een afstand tot de kust tussen 100 en 300 m. Er zijn vijf langszeilen gezet. De bedoeling van betrokkene was om zeilend van de rotsen weg te komen, waartoe het schip overstag zou moeten gaan. Het schip had echter onvoldoende snelheid voor een overstagmanoeuvre. Er is hulp gevraagd aan schepen in de buurt maar doeltreffende hulp is niet verleend. Toen het schip vlakbij de rotsen was, hebben de opvarenden het schip verlaten. Niemand is omgekomen of gewond geraakt. De Astrid is op de rotsen gelopen en gezonken.

Het Tuchtcollege overwoog onder meer het volgende. Na het uitvaren van de baai is betrokkene gaan stuurboorden, vrij dicht bij de lage wal en met een krachtige wind en stroom in de richting van die wal. Het schip kon daar niet alleen op haar zeilen veilig varen, terwijl ook een overstagmaanoeuvre noodzakelijk zou zijn; de daarvoor benodigde snelheid kon echter met alle langszeilen bij niet worden gemaakt. Voor een veilige vaart aldaar was betrokkene dus afhankelijk van het goed blijven functioneren van de motor. Toen de motor uitviel, was betrokkene aangewezen op de hulp van andere schepen. Dat hem niet tijdig doeltreffende hulp is verleend, ontheft betrokkene niet van zijn verantwoordelijkheden. Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene een verkeerde, onveilige route heeft gekozen. Door direct na het verlaten van de Oysterhavenbaai stuurboord uit te gaan heeft hij het schip in een, gezien de omstandigheden, riskante situatie gebracht. Indien hij verder door was gevaren, was het schip bij het uitvallen van de motor in een duidelijk betere situatie geweest (met name door de mogelijkheid te ankeren), waarin – naar valt aan te nemen – de scheepsramp was voorkomen. Betrokkene was als kapitein als enige verantwoordelijk voor het plannen en nemen van deze verkeerde route en heeft niet gehandeld overeenkomstig de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoorde te nemen, met een noodsituatie aan boord en het vergaan van zijn schip tot gevolg.

Het Tuchtcollege legde een schorsing van de vaarbevoegdheid op van twaalf weken, waarvan zes weken voorwaardelijk. Daarbij werd enerzijds meegewogen dat betrokkene met passagiers voer en hij de bijna 30 opvarenden in groot gevaar heeft gebracht en anderzijds dat het schip onder hachelijke omstandigheden op tamelijk ordelijke wijze en volgens een blijkbaar geoefende procedure is verlaten, waarbij alle opvarenden in veiligheid konden worden gebracht en tevens de persoonlijke en financiële gevolgen voor betrokkene van de stranding en het daaropvolgende zinken van het schip.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2015

VOORZITTER

E.A. Bik (tot 1 augustus 2015)
Advocaat te Rotterdam

E.R. IJssel de Schepper
Kapitein

A.N. van Zelm van Eldik
(vanaf 1 augustus 2015)
Oud-vicepresident rechtbank Rotterdam

H. van der Laan
Kapitein

P.J. Lensen
Hoofdwerktuigkundige

PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS

A.N. van Zelm van Eldik (tot 1 augustus 2015)
Oud-vicepresident rechtbank Rotterdam

R.A. Oppelaar
Kapitein

J.M. van der Klooster
Senior raadsheer gerechtshof Den Haag

R.E. Roozendaal
Kapitein

P.C. Santema (vanaf 1 augustus 2015)
Senior rechter A rechtbank Rotterdam

C.R. Tromp
Kapitein

J.M. Bais
Schipper ter zeevisserij

LEDEN

E.R. Ballieux
Kapitein

A. Dekker
Schipper ter zeevisserij

R.J. Gutteling
Oud-kapitein

H. Romkes
Schipper ter zeevisserij

W. Toering
Schipper ter zeevisserij

PLAATSVERVANGENDE LEDEN

J. Berghuis
Kapitein

S.M. den Heijer
Oud-scheepswerktuigkundige

T.W. Kanders
Scheepsofficier

O.F.C. Magel
Kapitein

D. Roest
Kapitein

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier

J. van Vuuren
Kapitein

D. Willet
Hoofdwerktuigkundige

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

J.L. Schot
Schipper ter zeevisserij

P.L. van Slooten
Schipper ter zeevisserij

J.W.T.C. de Vreugd
Hoofdwerktuigkundige ter zeevisserij

A.J. de Heer
Oud-Reder

C.J.M. Schot
Reder

E.C. Holman
Waterbouwkundige

J. Preesman
Oud-Waterbouwkundige

T.S. de Groot
Registerloods

R.J.N. de Haan
Registerloods

T. Hamburger
Hydrograaf

N.P. Kortenoeven
Hydrograaf

SECRETARIS

E.H.G. Kleingeld

PLV. SECRETARIS

D.P.M. Bos
Senior legal counsel bij Koninklijke Ahold N.V.

