



UITSpraak 5 van 2015 van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in de zaak nr 2015.V6-HMS Laurence

Op het verzoek van:

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

tegen

betrokkene,
M. N.,
is niet verschenen.

1. Het verloop van de procedure

Op 7 mei 2015 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip HMS Laurence. Bij het verzoekschrift waren 15 schriftelijke en 1 videobijlage gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief van 20 mei 2015 in de Engelse taal (zowel aangetekend als per gewone post) kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een vertaling van het verzoekschrift met bijlagen in de Engelse taal, en met de uitnodiging aan betrokkene om een verweerschrift in te dienen.

Van betrokkene is geen verweerschrift noch enige andere reactie ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 9 oktober 2015 om 12.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene – laatstgenoemde in de Engelse taal en zowel bij aangetekende brief als per gewone post d.d. 31 augustus 2015 – zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 9 oktober 2015. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is niet verschenen. Tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

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

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

Door deze handeling, met als uiteindelijk doel het schip te slopen, kon het schip op grond van nationale en Europese regelgeving aangemerkt worden als afval. Het overbrengen van het schip, met als finale handeling het daadwerkelijk het strand op varen, was een verboden handeling in de milieusfeer.

Voor het overbrengen kan de eigenaar verantwoordelijk worden gehouden. Omdat de handeling feitelijk werd verricht door de kapitein, kan de handeling ook worden beoordeeld naar de norm van goed zeemanschap, zoals beschreven in artikel 4, lid 4 en artikel 55a van de Wet zeevarenden in verband met

- artikel 10.60 van de Wet Milieubeheer;
- artikel 2 lid 35 (“illegale overbrenging”) van de Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europese Parlement en de Raad van 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen;



- artikel 34 van die verordening, houdende het verbod tot uitvoer van voor verwijdering bestemde afvalstoffen uit de Gemeenschap naar derde landen, gelet op het feit dat het land India geen onderdeel uitmaakt van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA);
- artikel 36 en bijlage V van die verordening, houdende het verbod tot uitvoer uit de Gemeenschap van afvalstoffen die bestemd zijn voor nuttige toepassing in landen waarop het OESO-besluit niet van toepassing is, gelet op het feit dat India als land geen lid is van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) en derhalve geen land is dat valt onder het “OESO-besluit”, zoals genoemd in artikel 2, lid 17 van die verordening.

3. Het standpunt van betrokkene

Van betrokkene is geen reactie op het verzoek en het aan hem gerichte verwijt ontvangen.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlagen 4 en 7 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. Het schip HMS Laurence is gebouwd in 1985 en had een bruto tonnage van 13769. Haar roepnaam was PBMB. Op 14 juni 2013 is de teboekstelling van het schip doorgehaald.

B. Een proces-verbaal van de Nederlandse politie genummerd 2014293038 met bijlagen, Eenheid Rotterdam, team Zeehavenpolitie, op 1 september 2014 opgemaakt door M. van Loenhout en R.A. de Bree (bijlage 2 bij het verzoekschrift) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende in als bevindingen van de verbalisanten:

“In opdracht van de Officier van Justitie te Rotterdam werd een onderzoek ingesteld naar aanleiding van de mogelijk illegale overbrenging van het zeeschip HMS Laurence vanuit de Europese Unie naar Alang (India).



Onder andere bleken op de openbaar toegankelijke website YouTube filmpjes te zijn geplaatst door geregistreerde gebruikers daarvan, waarop onder andere het proces van het “beachen” zichtbaar was. Op 11 november 2013 werd door mij, verbalisant De Bree, op YouTube een filmpje aangetroffen, onder de naam “HMS Laurence – Beaching at Alang, India on 26.05.2013”. De op dit ruim 7 minuten durende filmpje zichtbare beelden werden nader geanalyseerd en enkele afbeeldingen werden bij dit proces-verbaal gevoegd. Op Afbeelding 1 is zichtbaar dat door de uploader aan dit filmpje de titel is gegeven: “HMS Laurence – Beaching at Alang, India on 26.05.2013”.

Op Afbeelding 2 is, verder uitvergroot, zichtbaar dat degene die dit filmpje op YouTube had geplaatst zichzelf (in Cyrillisch schrift en via Google Translate vertaald) M. N. noemde.

Op afbeelding 2 is tevens een foto zichtbaar, die door deze persoon aan hemzelf was toegekend. De foto toont grote gelijkens met een in het betreffende filmpje voorkomende persoon die handelingen uitvoerde op de scheepsbrug van dit schip en die via de aldaar aanwezige marifoon werd aangesproken als zijnde de gezagvoerder van dit zeeschip, namelijk als “Captain”.

Persoon 1 betreft een man die kennelijk, met de handen op de rug, overzicht behoudt over de vaarbewegingen van het schip en pas aan het einde van het filmpje daadwerkelijk zelf enkele handelingen uitvoert; zijn afbeelding toont grote gelijkens met de persoon die op de foto van de uploader zichtbaar is, die mogelijk genaamd is M. N..

Op de scheepsbrug, op de muur aan stuurboordzijde is een witkleurig bordje bevestigd met daarop de letters PBMB.

Het zeeschip was varende in de richting van de kustlijn van een vlak land; aan deze kustlijn waren aan beide zijden ongeveer 10 tot 15 grote schepen zichtbaar, die aldaar aan de kustlijn, met de boeg in de richting van de kust stillagen; kennelijk waren deze schepen op het strand gevaren (gebeached), met als kennelijk doel de sloop van deze schepen.

Het schip bleef doorvaren, zodat deze tussen meerdere aldaar liggende schepen zou terechtkomen.



Het schip kwam vervolgens tot stilstand doordat het kennelijk aan de grond was gelopen; het schip lag vervolgens strak naast een voorwerp, wat mogelijk een deels gesloopt schip betrof, of een soort van werkeiland, zodat men vanaf de kust op eenvoudige wijze aan boord kon gaan van het zojuist gearriveerde zeeschip.

Persoon 1 communiceerde verder per marifoon en portofoon; hierbij was hoorbaar dat via de marifoon werd opgedragen zowel stuurboord- als bakboordanker te laten vallen en daarna alle motoren uit te schakelen. Persoon 1 werd hierbij aangesproken met de bewoording “thank you, captain”.

Nadat was aangegeven dat de motoren uitgeschakeld konden worden begaf persoon 1 zich naar de stuur-opstelling op de scheepsbrug en ging hij met zijn hand naar een schakelknop op het paneel; op dat moment stopte het filmpje.”

C. Een kopie van een IMO bemanningslijst d.d. 1 mei 2013 van de HMS Laurence (bijlage 13 bij het verzoekschrift) houdt in dat als kapitein van het schip optrad: “N. M.”.

D. Een kopie van “Lloyd’s List Intelligence Vessel report for HMS Laurence” (bijlage 3 bij het verzoekschrift) houdt onder meer als scheepsbewegingen van het schip in:

“25 april 2013: Messina Strait, Italy

2 mei 2013: Suez, Egypte

11 mei 2013: Salalah, Oman

17 mei 2013: India, Indian Sub Continent

26 mei 2013: Alang, India, Indian Sub Continent, Details: Inactive – To be broken up.”

E. Bij het verzoek gevoegde kopieën van o.a. een monsterboekje, een vaarbevoegdheidsbewijs en een paspoort betreffende M. N., geboren op 16 september 1980 in Oekraïne en telkens voorzien van een foto die een sterke



gelijkenis vertoont met de persoon die in het hierboven onder B. genoemde proces-verbaal wordt aangeduid als persoon 1 van Afbeelding 2.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

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.

B. De gedragingen van betrokkene leveren overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein 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. Betrokkene kan in het bijzonder worden 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 hierboven onder 4 B beschreven aanblik van de kustlijn in het filmpje maakt echter duidelijk dat betrokkene begrepen moet hebben dat het schip aldaar zou worden achtergelaten voor de sloop.

6. De Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is 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 is een schorsing van de vaarbevoegdheid van aanzienlijke duur op zijn plaats. Het gaat hier immers om een opzettelijk begane handeling die zeer ernstige gevolgen kan hebben. Daarentegen is het ook bekend dat het helaas praktijk is dat een groot aantal schepen op een vergelijkbare, illegale wijze wordt gesloopt. Zoals de Inspecteur heeft toegelicht is dit de eerste keer dat door hem een dergelijke zaak aan het Tuchtcollege wordt voorgelegd en is deze wijziging van beleid ook niet op andere wijze aan de beroepsgroep kenbaar gemaakt. Het is uitsluitend om deze reden dat het Tuchtcollege in dit eerste geval aanleiding ziet om te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid geheel voorwaardelijk wordt opgelegd.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van ZES MAANDEN;
- bepaalt dat deze schorsing niet ten uitvoer zal 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, welke 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 op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.



Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, plv. voorzitter, R.J. Gutteling, E.R. IJssel de Schepper, P.J. Lensen en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 18 november 2015.

E.G.H. Kleingeld
secretaris

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

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 's-Gravenhage (Postbus 20021, 2500 EA 's-Gravenhage), Nederland.