



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN  
3 NOVEMBER 2017 (NR. 10 VAN 2017)  
IN DE ZAAK 2017.V2 NOORDERLICHT**

Op het verzoek van:

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

tegen

G.A. R.,  
**betrokkene.**

**1. Het verloop van de procedure**

Op 5 april 2017 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, senior inspecteur bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (afgekort: ILT)/Scheepvaart te Zwijndrecht, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeilpassagiersschip Noorderlicht. Bij het verzoekschrift zijn 10 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief van 5 april 2017 (zowel aangetekend als per gewone post verzonden) kennisgegeven van het verzoekschrift, met de mededeling dat hij de mogelijkheid heeft een verweerschrift in te dienen.

Op 27 april 2017 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De inspecteur heeft afgezien van repliek.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 22 september 2017 om 10.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

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

De zitting heeft op voornoemd tijdstip plaatsgevonden. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper voornoemd. Betrokkene is verschenen.

## **2. Het verzoek**

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

Op maandag 19 september 2016 ontving de ILT bericht van het Sjøfartsdirektoratet van de Norwegian Maritime Authority dat het zeilpassagierschip Noorderlicht op zondag 18 september 2016 een gronding heeft gehad in Trygghamna te Svalbard en na te zijn vlot gekomen is verder gevaren. Voor dat verder varen zou toestemming zijn verleend door de Nederlandse autoriteiten (ILT), aldus het bericht, waarin om een bevestiging hiervan wordt verzocht. ILT was op dat moment echter nog niet op de hoogte van de gronding.

Betrokkene was ten tijde van de gronding en het verder varen kapitein en wachtdoend officier op de Noorderlicht.

Betrokkene wordt verweten dat hij (i) de gronding niet heeft voorkomen, (ii) na afloop van de gronding – zonder grondige inspectie van het onderwaterschip aan de buitenzijde – de reis (cruise) heeft voortgezet en (iii) niet de ILT zo spoedig mogelijk op de hoogte heeft gesteld van het voorval, en dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften:

- Wet zeevarenden, artikel 4, lid 4 en artikel 55a;
- Schepenbesluit 2004, artikel 67 lid 1.



### **3. Het standpunt van betrokkene**

Betrokkene heeft – samengevat – aangevoerd (i) dat hij de navigatiefout, met de gronding als gevolg, erkent, (ii) dat hij vrij zeker wist dat alleen de versterkte bodem van de kiel op een rif was gevaren, reden waarom hij – na herhaalde inwendige inspectie van het schip, waarbij geen lekkages waren vastgesteld – verder varen veilig en verantwoord vond en (iii) dat hij niet wist dat de ILT moest worden geïnformeerd en bovendien meende dat de – door hem als autoriteit en afgezand van de Gouverneur van Svalbard beschouwde – kapitein van het te hulp gekomen overheidsvaartuig Polarsysstel instemde met het doorvaren.

### **4. De beoordeling van het verzoek**

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens blijkt het volgende. Het zeilpassagiersschip Noorderlicht is in Nederland te boek gesteld in het scheepsregister onder nummer 5713 Z G 1989. Het behoorde toe aan Ribro Boot B.V. De romp van het in 1910 gebouwde schip is van staal. Het heeft een dekhuis, twee stalen masten met twee aluminium stengen en een ruim voor passagiers. Het vermogen is 250 kW. De bruto tonnage is 140.

B.1 Bij het verzoek is een e-mailbericht van 19 september 2016 (15:20 uur) gevoegd, afkomstig van het Sjøfartsdirektoratet en gericht aan [ribro@telfort.nl](mailto:ribro@telfort.nl), met cc aan onder andere de ILT, met onderwerp-aanduiding: 'Ship accident (grounding) - Noorderlicht [..]', waarin staat: 'The Norwegian Maritime Authority has been trying to get in contact with the vessel master regarding the vessel grounding 18.09.2016 at Svalbard, Norway. Please contact the undersigned immediately. [...] The NMA was in contact with the vessel master, and according to him he had been advised by the Netherland Authority that they could continue their voyage (cruise). Please forward the confirmation from the Netherland Authority to the Norwegian Maritime Authority as soon as possible.'



B.2 Bij het verzoek is tevens gevoegd een e-mailbericht van betrokkene van 20 september 2016 (12:57 uur) aan het Klassebureau/Register Holland B.V., waarin hij schrijft:

‘Op zondag 18 september ben ik met de Noorderlicht aan de grond gelopen. Dit was om 21.30 uur. Omdat de weersvoorspelling slecht was, heb ik contact gezocht met de Sysseman (autoriteiten Spitsbergen). Toevallig was het schip de Polarsysse van die autoriteiten in mijn buurt, op 7 mijl afstand. Zij zijn naar ons toegekomen en hebben met een kleine “sloep” ons los getrokken. Dit was om 23.30 uur. Mede dankzij opkomend water duurde dit ongeveer 1 minuut. Na overleg gaven zij mij toestemming om mijn tocht te vervolgen. [..].’

C. In een bij het verzoek gevoegd e-mailbericht van 24 september 2016, gericht aan de ILT, schrijft betrokkene o.a.: ‘[..] Bij het binnenlopen [..] stond er buiten de fjord vrij veel wind (ZW6–7 Bft) en golven van 2 tot 3 meter. In Trygghamna was het veel rustiger en [waren] in ieder geval geen golven meer. Daarom [heb ik] pas in de fjord de twee zeilen die opstonden, schoenerzeil en fok, laten zakken. Helaas ging het laten zakken van het schoenerzeil niet helemaal goed, omdat er een lazyjack achter de klauw zat. Doordat ik mij daar teveel mee bemoeide, had ik niet door dat het schip wat van koers veranderde en daardoor op de ondiepte vastliep. [..] Dit gebeurde tussen halftien en kwart voor tien in de avond, in schemer en regen. Eerst geprobeerd zelf weer los te komen, maar omdat dit niet lukte besloten om assistentie te vragen, zeker gezien het feit, dat het weerbericht weer veel wind doorgaf voor die nacht (ZW draaiend naar W 8–9 Bft). [..] Het schip van de Govenor of Svalbard, de Polarsysse, bleek toevallig ongeveer 7 mijl van ons af te zijn en kwam naar ons toe voor assistentie. [..] Omstreeks 23.15 uur lag de Polarsysse ongeveer 1 kabel bij ons vandaan en zij lieten een aluminium “sloep” te water. Die heeft de Noorderlicht binnen 1 minuut losgetrokken. [..] De bemanning aan boord bestond uit: [zes bemanningsleden en zeventien passagiers.]’



D. Een bij het verzoek gevoegd onderzoeksdossier van de autoriteiten van Svalbard – uit naam van de Governor of Svalbard toegestuurd aan de inspecteur – bevat onder andere (vertaald in het Nederlands):

(i) als verslag van onderzoeksbevindingen van hoofdinspecteur van politie Bjørn Georg Pedersen (verbonden aan de griffie van de Governor of Svalbard):

‘Op 18 september 2016 had ik met hoofdinspecteur Trond Olsen dienst ten behoeve van de politie te Svalbard. Om 21:35 uur [...] kreeg ik een telefoon van het schip de Noorderlicht [...]. Degene met wie ik sprak vertelde dat hij kapitein was op het schip en gaf een naam op die ik verstond als R. [...] Nadat [...] doorgevraagd was begreep ik dat het schip aan de grond was geraakt in de fjord ‘Trygghavna’ te Svalbard. [...] Ik heb informatie gekregen dat het om een passagiersschip ging met in totaal 23 personen aan boord. [...] R. vertelde dat er geen gevaar was voor de mensen op het moment dat hij belde, omdat het schip geen water maakte. Hij was bezorgd en had hulp nodig omdat er in dat gebied veel wind was. [...] Onmiddellijk nadat ik met R. gesproken had [...] heb ik naar het Reddingscoördinatiecentrum voor Noord Noorwegen (Hovedredningssentralen for Nord Norge: HRS) gebeld en verteld wat er aan de hand was. Zij lieten onmiddellijk weten dat zij vanaf dat moment de leiding [...] op zich namen. Ik kreeg te horen dat het schip van de Gouverneur, de Polarsyssel, toevallig onderweg was, de Isfjord uit, in de richting van Trygghavna. [...] Er werd met HRS afgesproken dat ik en Olsen onmiddellijk naar de griffie van de Gouverneur zouden gaan. [...] Olsen onderzocht hotels in Longyearbyen of er indien nodig de mogelijkheid was om ongeveer 20 personen onder te brengen, en dat was mogelijk. [...] HRS [werd] op de hoogte gebracht dat de Gouverneur zo nodig twee helikopters ter beschikking stelde. [...] Om 23:08 uur een telefoon van HRS dat de Polarsyssel met een kleiner schip van de Polarsyssel zou proberen het schip met schipbreuk van de grond te trekken. Er werd verteld dat het vloed aan het worden was en dat de zee [...] veel rustiger was [...] Om 23:38 een bericht van HRS dat het schip vlot getrokken was, waarna het voor anker zou gaan liggen in Trygghavna zonder dat de passagiers overgebracht hoefden te worden [...].



Er werd geen schade ontdekt aan het schip, maar het schip [...] zou zorgen voor nader onderzoek wanneer het de volgende dag licht was. [...] Maandag 19 september 2016 [...] heb ik gesproken met de manager [...] van het Noors Directoraat-Generaal van de Scheepvaart [...]. Hij vertelde dat het schip verplicht is een inspectie van de onderkant te laten uitvoeren voordat [het] toestemming [...] krijgt om verder te varen. [...] Op [...] 19 september 2016 [...] ontdekte ik dat [...] de Noorderlicht hotel 'Isfjord Radio' had gepasseerd [...] en dat het eruit zag dat hij koers zette naar het zuiden. Ik probeerde het schip te bellen, maar kreeg geen contact.

(ii) een proces-verbaal van verhoor van betrokkene op 30 september 2016 door hoofdinspecteur Pedersen voornoemd, met bijstand van een tolk, waarin onder meer staat:

'[Vraag] Heeft er, nadat het schip aan de grond geraakt was, enige vorm van inspectie van de onderkant van het schip plaatsgevonden?

[Reactie] De stuurman heeft het schip aan de binnenkant geïnspecteerd nadat het aan de grond was gelopen. Vorige week had verdachte een duiker, die het schip geïnspecteerd heeft en ook onder het schip gefilmd heeft. Aan de binnenkant van het schip is geen schade. [...]'

Verdachte verklaart dat de kapitein van de Polarsyssel gevraagd heeft of verdachte terug wilde gaan naar Longyearbyen. [...] Verdachte antwoordde dat hij voor anker wilde gaan in Trygghamna en vervolgens de volgende dag naar Bellsund wilde reizen. Dat vond degene op de Polarsyssel met wie hij sprak goed. Ze hebben via VHF gesproken en hebben elkaar niet gezien.'

(iii) een proces-verbaal van een op 3 oktober 2016 gevoerd telefoongesprek van hoofdinspecteur Pedersen voornoemd met kapitein Kent Solhaug van het schip Polarsyssel, inhoudende onder meer:

'[...] Solhaug [...] vertelde dat hij kapitein was aan boord van [...] de Polarsyssel toen ze op 18 september 2016 in Trygghamna te Svalbard bijstand verleenden om [...] de Noorderlicht vlot te trekken [...] Solhaug vertelde dat er alleen van een vrij klein schip van de Polarsyssel gebruik is gemaakt om de Noorderlicht vlot te trekken. Reden hiervoor was dat het vloed aan het



worden was. [...] Het vlot trekken van de Noorderlicht ging heel snel. Solhaug had via de radio contact met de kapitein aan boord van de Noorderlicht. Namens de [...] HRS vroeg Solhaug de kapitein wat hij van plan was verder te doen nadat het schip vlot was getrokken. De kapitein antwoordde dat hij voor anker wilde gaan liggen en de volgende dag het schip nader wilde inspecteren. [Hij] vertelde dat als het onderzoek uit zou wijzen dat er geen schade aan het schip was ze de volgende dag hun zeiltocht zouden voortzetten. Desgevraagd vertelde Solhaug mij dat hij de kapitein van de Noorderlicht op geen enkele wijze toestemming heeft gegeven om de zeiltocht de volgende dag voor te zetten. Naar de opvatting van Solhaug heeft hij die bevoegdheid niet. Solhaug gaf als toelichting dat hij fungeerde als liaison/link tussen HRS en de kapitein op de Noorderlicht. [...]

E.1 Artikel 4 lid 4 van de Wet zeevarenden bepaalt:

‘De kapitein en de scheepsofficieren gedragen zich aan boord ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer zoals het een goed zeeman betaamt.’

E.2 Artikel 67 lid 1 van het Schepenbesluit 2004 bepaalt (als onderdeel van Hoofdstuk 5 over de verplichtingen van de kapitein):

‘Indien een schip schade heeft opgelopen of zich een voorval heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade of een gebrek is ontstaan waardoor de veiligheid van het schip kan zijn beïnvloed, licht de kapitein zo spoedig mogelijk het Hoofd van de Scheepvaartinspectie in. Indien de schade of het voorval betrekking heeft op de romp [...], licht de kapitein tevens de in artikel 37 bedoelde instantie in. Voorts licht hij, indien het schip zich in een haven buiten het Koninkrijk bevindt, de ter plaatse bevoegde autoriteiten in.’

F. Betrokkene heeft ter zitting van het Tuchtcollege – deels in aanvulling op zijn hiervoor weergegeven verklaringen – onder meer het volgende verklaard (in lijn met zijn verweerschrift):

‘Ik voer al 23 jaar als kapitein op Spitsbergen en kende het gebied dus redelijk goed. De Noorderlicht is een oud zeilschip, gebouwd in 1910. Vanaf



1994 is het als zeilschip in de vaart. Daarvoor heb ik het schip samen met mijn compagnon in 2,5 jaar opgebouwd van casco tot zeilend bedrijfsvaartuig. Samen met mijn compagnon was ik – via de door ons gehouden vennootschap: Ribro Boot B.V., de rederij – eigenaar van het schip. Inmiddels niet meer. Want we hebben we de aandelen in Ribro Boot B.V. verkocht en werken thans als aannemers/klusbedrijf aan wal. De aspirant-koper was trouwens aan boord van de Noorderschip tijdens het incident. Op 18 september 2016 besloot ik vanwege het slechte weer naar Trygghamna te gaan, een fjord dat meer beschutting geeft, in ieder geval wat golven betreft (Trygghamna betekent: veilige haven). In Trygghamna was het inderdaad veel rustiger, maar er stond wel een erg vlagerige wind. Ik was al minstens 100 keer in Trygghamna geweest en ging dan voor anker vlak bij de plaats waar ik nu aan de grond raakte. Door een stomiteit van mij ging het ditmaal mis. Toen ik op 18 september 2016 Trygghamna binnenvoer was het slecht weer; zeker 30 knopen. In Trygghamna liet ik beide zeilen vieren. Met het ene zeil, het schoenerzeil was iets aan de hand. De bemanning probeerde het te herstellen en ik ben er zelf ook naartoe gegaan. Toen ze daarmee bezig waren, veranderde het schip van koers. Toen ik terugkwam bij het roer en op het scherm/de elektronische kaart keek, zag ik dat we ons in ondiep water bevonden. Ik probeerde het schip met volle kracht achteruit te laten slaan, maar we zaten te dicht op de bodem en liepen daarop vast. Toen het schip de grond raakte hadden we een snelheid van ca. 3 knopen. Eerst heb ik gedurende 10 minuten geprobeerd los te komen op motorkracht. Toen dat niet lukte heb ik bij de Noorse kustwacht om hulp gevraagd. Dit vanwege de veiligheid van mijn passagiers en gezien de slechte weervoorspelling voor de komende nacht. Na het loskomen ben ik rond middernacht voor anker gegaan. Gedurende de nacht en ook in de ochtend zijn alle ruimen en bilge-alarmen in de gaten gehouden. Niets wees erop dat het schip water maakte. Omdat ik wist hoe sterk mijn schip gebouwd is, en ook dat alleen de zeer sterke kielbalk op de rots had gelegen, heb ik de volgende dag aan het einde van de ochtend besloten mijn tocht in zuidelijke richting voort te zetten. Uiteraard kon ik niet kijken aan de buiten-/onderkant van het schip en wist ik dus niet of het 100% in orde was. Ik had





echter het volste vertrouwen in het schip. Ik had bovendien wel vaker vastgezet en ben ook door ijs gevaren. Er zit een 15 centimeter dikke kielbalk onder het schip.

Ik wist niet dat ik de ILT moest informeren over de gronding en heb dit dan ook niet gedaan. Bij de nadien gehouden duikersinspectie bleek de versterking onder de kiel enkele krassen te vertonen; van schade van betekenis was echter geen sprake. Bij de jaarlijkse inspectie had de kielboog wat schade. Er zat een deukje en daar is een plaatje van 30 bij 30 cm op gezet.

Ik heb niet gezegd dat ik van de Nederlandse autoriteiten toestemming had om mijn reis voort te zetten. Ik heb gezegd dat ik van de Gouverneur van Svalbard toestemming had gekregen. Een schip van die Gouverneur, de Polarsysse, had geassisteerd bij het loskomen. De kapitein van dat schip kon dus het beste beoordelen of doorvaren verantwoord was. Ik beschouwde hem als vertegenwoordiger van de Gouverneur. Hij heeft mij op geen enkele manier duidelijk gemaakt dat ik mijn tocht niet mocht voortzetten. Mijn conclusie is dus dat ik alle reden had om de Noorderlicht na de gronding nog steeds als zeewaardig schip te beschouwen. Zowel de onderwaterbeelden die de duikers hebben gemaakt als de dokbeurt in december 2016 bevestigen de juistheid van die zienswijze. Ik heb dus zeker niet de passagiers in gevaar heb gebracht.'

## **5. Het oordeel van het Tuchtcollege**

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaring van betrokkene ter zitting is in deze zaak het navolgende gebleken.

Op 18 september 2016 omstreeks 21:30 uur heeft het zeilpassagiersschip de Noorderlicht een gronding gehad in Trygghamna, een baai in het noordwesten van het Isfjord, welk fjord ligt aan de westkust van het Noorse eiland Spitsbergen, Svalbard. Betrokkene was op dat moment de dienstdoende kapitein. Naast hem waren er 22 personen aan boord, waaronder 17 passagiers, die een cruise met de Noorderlicht maakten.



Betrokkene is Trygghamna ingevaren vanwege het slechte weer (harde wind); in Trygghamna stond minder wind en waren geen of weinig golven. Na het binnenvaren heeft betrokkene de twee opstaande zeilen, schoenerzeil en fok, laten zakken. Bij het schoenerzeil lukte dat niet helemaal, omdat (de lijnen van) een lazyjack vasthaakte(n). Daardoor moest of het zeil weer omhoog worden gehesen, of de lazyjack worden losgeknoopt, geen van beide een eenvoudige opgave. De bemanning probeerde dit probleem op te lossen. Betrokkene is zelf ook gaan helpen. Daarbij heeft hij zijn plaats achter het roer verlaten, zonder een ander de roerstand te laten overnemen. Toen hij terugkwam bleek het schip van koers te zijn veranderd en zich boven een ondiepte te bevinden. Achteruitslaan mocht niet meer baten; het schip zat te dicht op de bodem en kwam met ongeveer twee derde van de romp vast te zitten. Loskomen op eigen motorkracht lukte niet. Vanwege het aangekondigde slechte weer (veel wind; zuidwest draaiend naar west 8–9 Bft) en de aanwezigheid van de passagiers heeft betrokkene besloten om assistentie aan de Noorse kustwacht te vragen. Het overheidsschip Polarsyssel, dat zich ten tijde van de oproep op ongeveer 7 mijl afstand bevond, is daarop te hulp geschoten. Met een – door de Polarsyssel ingezet – klein bootje is de Noorderlicht losgetrokken. Doordat er opkomend water was, ging dat vrij vlot. Aan land had men een crisisorganisatie opgeschaald en waren inmiddels de nodige voorzieningen getroffen om helikopters te kunnen inzetten en de (daarmee) van boord te halen schepelingen onderdak te bieden. Van die voorzieningen behoefde geen gebruik te worden gemaakt, omdat er uiteindelijk niemand van boord hoefde. De Noorderlicht, die tot dan toe geen lekkage vertoonde, is rond middernacht vlakbij de grondingsplaats voor anker gegaan. Gedurende de nacht en de volgende ochtend zijn de ruimen en bilge-alarmen in de gaten gehouden. Omdat de Noorderlicht daarna nog steeds geen water maakte heeft betrokkene de reis voortgezet. In dat verband heeft betrokkene verklaard dat hij wist hoe sterk het door hem, samen met zijn compagnon, in de jaren 90 verbouwde schip uit 1902 was en dat hij vrijwel zeker wist dat alleen de versterkte kielbalk op de rots was gelopen. Naar zijn mening was de Noorderlicht na de gronding nog steeds zeewaardig en is de veiligheid van de passagiers niet in gevaar geweest. Ten



bewijze daarvan beroept hij zich onder andere op een op 23 september 2016 uitgevoerde duikersinspectie en op de jaarlijkse onderhoudsbeurt in december 2016, waarbij is vastgesteld dat slechts sprake was van een geringe beschadiging.

Betrokkene geeft toe dat hij de ILT/Scheepvaart niet op de hoogte heeft gesteld van het incident. Als excuus heeft hij aangevoerd dat hij niet wist dat dit moest en voorts dat hij erop vertrouwd heeft dat de kapitein van de Polarsysse, die hij beschouwde als vertegenwoordiger van de Govenor van Svalbard, geen bezwaar had tegen het verder varen. Wel heeft hij het ongeval op 20 september 2016 bij Register Holland gemeld.

B. Uit hetgeen aldus is komen vast te staan blijkt dat aan betrokkene te wijten is dat het zeilpassagiersschip Noorderlicht een gronding heeft gemaakt. Ten onrechte heeft hij zijn positie achter het roer verlaten, zonder zich ervan te vergewissen dat dit op dat moment veilig kon. Hierdoor heeft hij gehandeld in strijd met goed zeemanschap. Te meer nu er aardig wat opvarenden aan boord waren, waaronder 17 passagiers, is sprake van een ernstige fout. Vervolgens heeft betrokkene de volgende dag de reis voortgezet, zonder dat een deugdelijk onderzoek aan de buitenzijde van het onderwaterschip had plaatsgevonden. Hoezeer ook betrokkene – op basis van zijn bekendheid met de constructie van het schip – meende dat de gronding de zeewaardigheid ervan niet had aangetast en hij daar achteraf gelijk in heeft gekregen, verdient zijn unilaterale beslissing om – zonder grondige inspectie van de buitenzijde van het onderwaterschip – de reis, met aan boord 22 andere opvarenden, voort te zetten stellige afkeuring. Zoals door hem ter zitting is erkend, kon hij niet voor 100% weten hoe de onderzijde van het schip er na de gronding en het lostrekken aan toe was. Hij had dan ook het zekere voor het onzekere moeten nemen en ofwel zelf voor een onderwaterinspectie moeten zorgdragen ofwel in overleg moeten treden met de bevoegde instanties over hoe verder te handelen. Ook op dit punt heeft hij gehandeld in strijd met goed zeemanschap. Dat geldt ook voor het niet naleven van de informatieplicht; nu zich een voorval had voorgedaan waardoor een vermoeden kon rijzen dat schade of een gebrek aan het



onderwaterschip was ontstaan, waardoor de veiligheid van het schip kon zijn beïnvloed, had betrokkene de Nederlandse scheepvaartinspectie (ILT) moeten informeren; door dit na te laten heeft hij de mogelijkheid van een overheidsingrijpen gefrustreerd. De door betrokkene gestelde onbekendheid met de informatieverplichting, is geen voldoende excuus. Dat er wel toestemming van de Noorse autoriteiten was verkregen – voor het zonder inspectie van het onderwaterschip doorvaren – is niet aannemelijk geworden. Een dergelijke (stilzwijgend verleende) toestemming kon in redelijkheid ook niet worden afgeleid uit de door betrokkene gestelde omstandigheid dat de kapitein van het hulpschip, de Polarsyssel, niet had geprotesteerd tegen het voorgenomen doorvaren. Betrokkene mocht deze kapitein bovendien niet zien als een ter zake beslissingsbevoegde autoriteit. Minst genomen had betrokkene dit dienen te verifiëren, in welk geval, naar moet worden aangenomen, de kapitein van de Polarsyssel hem naar de HRS zou hebben verwezen, althans zou hebben meegedeeld dat hij daar niet over ging.

C. Geconcludeerd moet worden dat het handelen en nalaten van betrokken een overtreding vormt van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met het hiervoor weergegeven artikel 4 lid 4 van die wet. Het niet op juiste wijze nakomen van de informatieplicht wordt daarnaast gekwalificeerd als een overtreding van het eveneens hiervoor weergegeven artikel 67 lid 1 van het Schepenbesluit 2004. Beide overtredingen zijn toerekenbaar.

## **6. De tuchtmaatregel**

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein. Dat geldt in de eerste plaats voor het – door een, in de woorden van betrokkene: stommiteit – aan de grond (laten) lopen van de Noorderlicht en daarnaast evenzeer voor het, zonder grondige inspectie van het onderwaterschip, verder varen nadat het schip weer was vlotgetrokken en het niet nakomen van de informatieverplichting. Betrokkene heeft op al deze punten niet gehandeld zoals een verantwoordelijk



kapitein/officier van de wacht betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar is gebracht. Eens te meer vanwege de aanwezigheid van een groot aantal opvarenden, waaronder passagiers, mocht van betrokkene een stipte naleving van bedoelde voorschriften worden verlangd.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid voor een duur als door de inspecteur voorgesteld op zichzelf genomen op zijn plaats. Niettemin wordt daar iets ten gunste van betrokkene van afgeweken. Hierbij hebben onder meer de volgende omstandigheden een rol gespeeld: (i) betrokkene is niet eerder wegens vaarovertradingen tucht- of strafrechtelijk veroordeeld; (ii) betrokkene heeft er blijk van gegeven het verkeerde van zijn handelen en nalaten in te zien en van het gebeuren te hebben geleerd, (iii) betrokkene vaart thans niet meer en (iv) de nadelige gevolgen van de gronding zijn relatief beperkt zijn gebleven. Alles afwegend wordt in dit geval een (deels onvoorwaardelijke) schorsing van na te melden duur passend en geboden geoordeeld.

## **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 4 (vier) maanden;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 3 (drie) maanden 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. J.M. van der Klooster, plv. voorzitter, R.J. Gutteling en D. Roest, leden, in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als plv. secretaris

J.M. van der Klooster  
voorzitter

D.P.M. Bos  
secretaris

en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 3 november 2017 in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris.

J.M. van der Klooster  
voorzitter

E.H.G. 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.