



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART
VAN 12 JULI 2017 (NR. 8 VAN 2017)
IN DE ZAAK 2016.V10-STELLA POLARIS UK 22**

Op het verzoek van:

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

tegen

P. R.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 22 december 2016 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart, gericht tegen betrokkene als schipper van het Nederlandse zeevissersvaartuig Stella Polaris UK 22. Bij het verzoekschrift waren elf bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) 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.

Op 20 februari 2017 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 16 juni 2017 om 14:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT alsmede betrokkene – laatstgenoemde zowel bij aangetekende brief als per gewone post – zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 16 juni 2017. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is eveneens verschenen.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is – in het kort beschreven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op woensdag 9 november 2016 ontving ILT/Scheepvaart – Handhaving Zeevaart van de betrokkene telefonisch melding dat het Nederlandse zeevissersvaartuig Stella Polaris UK 22 op donderdag 3 november 2016 bij binnenkomst in IJmuiden in aanvaring was gekomen met de wal. Uit de melding bleek dat men aanvankelijk niet dacht dat er schade was, maar dat, toen men in de nacht van zondag 6 op maandag 7 november 2016 naar zee wilde vertrekken, de voorpiek en het nettenruim vol water bleken te staan. Men heeft vervolgens getracht in IJmuiden droog te gaan maar dat is niet gelukt. Uiteindelijk is het schip op woensdag 9 november 2016 uitgevaren naar Stellendam. Kort na aankomst is men daar droog gegaan en heeft betrokkene de ILT op de hoogte gesteld.

Betrokkene was tijdens de reis van IJmuiden naar Stellendam de schipper van de Stella Polaris UK 22.

Betrokkene wordt ten eerste verweten dat hij met het schip een reis heeft ondernomen terwijl hij had moeten vermoeden dat van het schip niet meer aangenomen mocht worden dat het zeewaardig was. Hij heeft zich daarbij



kennelijk geen rekenschap gegeven van het feit dat het schip op veel meer plaatsen ernstig beschadigd zou kunnen zijn. Deze schades hoefden niet per se direct hebben geleid tot nieuwe lekkages maar konden wel zo kritisch zijn geweest dat door bijvoorbeeld beweging van het schip alsnog nieuwe lekkages zouden ontstaan. Ook de invloed op de sterkte van de constructie kon niet zonder uitgebreid schadeonderzoek worden bepaald.

Ten tweede wordt betrokkene verweten dat hij niet de ILT zo spoedig mogelijk op de hoogte heeft gesteld van de schade en daarmee art. 17 lid 1 van het Vissersvaartuigenbesluit heeft overtreden. Daardoor werd het schip aan het bevoegde gezag onttrokken en daarmee tevens de mogelijkheid om van overheidswege in te grijpen.

Aldus heeft betrokkene telkens gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap als bedoeld in artikel 55a van de Wet zeevarenden.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft in zijn verweerschrift – verkort en zakelijk weergegeven – het navolgende aangevoerd.

De schipper die ten tijde van het ongeval (de aanvaring van de UK 22 met de wal) op de brug stond heeft verklaard dat hij met een geringe snelheid een stalen damwand heeft geschampt. De ruw afgewerkte stalen damwand heeft het schip bij de voorpiek en het nettenruim opengereten. De schade aan het schip kwam alleen voort uit de bovenkant van de damwand, die loodrecht 30 cm boven het water uitstak. Stalen damwanden hebben doorgaans geen uitstekende delen aan de buitenkant.

Meteen buiten de wal was er ruim voldoende diep water voor de UK 22.

Het lag niet voor de hand dat er onder de waterlijn ook schade was.

Op de constructietekeningen van het schip – diverse dwarsdoorsnedes en het zijaanzicht met daarop het visruim, het nettenruim en de voorpiek – is aangegeven waar de waterlijn liep, waar de damwand het schip had geraakt, waar de scheur zat en waar een deuk was. De eigenlijke scheur in het



nettenruim stopte op ongeveer een meter vóór het schot tussen visruim en nettenruim.

Het lek zat niet onder de waterlijn. In de haven liggend konden we de voorpiek en het nettenruim gewoon leeg lenzen en deze liepen daarna niet meer vol. Pas wanneer een boeggolf ontstond en/of bij zeegang kwam er water in beide compartimenten.

Het nettenruim is een kleine ruimte van 9 m², waarvan de bodem 55 cm onder de waterlijn ligt. Als het nettenruim volledig vol met water zou komen te staan, dan zou het drijfvermogen met hooguit 9 m² afnemen.

De voorpiek is weer een stuk kleiner. Deze ruimte is altijd al gevuld met water. We gebruiken deze als trimtank om het schip voorover te trimmen.

Toen we er op de bewuste maandagnacht achter kwamen dat we lek waren en we weer op onze ligplaats in IJmuiden afmeerden, had ik de gedachte om ILT te informeren zo gauw we droog stonden op de helling in IJmuiden. Het liep anders. Er moest eerst een ander schip droog. Wij zouden dan maandagavond op de helling kunnen. Dinsdag werd het mij echter duidelijk dat dit weer twee dagen werd opgeschoven.

Op maandag heb ik samen met de werfbaas met een vlet een inspectie van de buitenkant van het schip gedaan. Dinsdag heb ik, om alle twijfel weg te nemen, mijn duikerspak aangetrokken en het onderwaterschip op eventuele schade geïnspecteerd. Onder water was zo goed ik na kon gaan geen verdere schade.

Ik vind niet dat ik onverantwoord heb gehandeld. Ik heb mijn best gedaan om na te gaan of er meer schade was dan boven water zichtbaar was. Het volgelopen nettenruim was zo klein dat dit geen invloed op het schip of de veiligheid had en de voorpiek was normaal ook al gevuld met water. Ik wist wat de oorzaak van de schade was en het was niet aannemelijk dat er onder water meer schade was. De kleine deuk in het visruim (boven de waterlijn) gaf verder ook geen aanleiding om aan de veiligheid te twijfelen.



Tijdens de reis van IJmuiden naar Stellendam was het, geheel volgens de vooruitzichten, heel mooi weer. Het bij het verzoekschrift gevoegde kaartje met de route van de UK 22 laat zien dat, wanneer er iets zou gebeuren, we mogelijk nog een geforceerde stranding hadden kunnen overwegen.

Volgens mij hoefde ik deze schade niet eens te melden aan ILT. In art. 17 van het Vissersvaartuigenbesluit staat niet wanneer schade moet worden gemeld. Er is een grijs gebied, waarbij de schipper de verantwoording heeft. Ik ben me er wel van bewust dat het ongeval gemeld moest worden. Dat heb ik dan ook gedaan, weliswaar laat, maar ikzelf was ook pas na bijna vier dagen op de hoogte gesteld. Indien zich weer zoiets voordoet, zal ik zeker ILT eerder inlichten.

4. De beoordeling van het verzoek

A. In een bij het verzoek gevoegde e-mail (bijlage 3 bij het verzoekschrift, p. 15) van woensdag 9 november 2016 13:08 van betrokkene als schipper/eigenaar van de Stella Polaris UK 22 aan Port State Controle staat het volgende.

Hierbij een beknopte verklaring aangaande de schade aan het vissersschip UK 22.

De reserveschipper J.S.M. R. voer afgelopen donderdagmorgen de haven van IJmuiden binnen. Ter hoogte van de nieuwe jachthaven ging het schip plotseling hard stuurboord. Schipper heeft nog geprobeerd hard achteruit te slaan maar kon niet voorkomen dat hij de wal raakte.

Aanvankelijk leek er geen schade te zijn, maar toen we in de nacht van zondag op maandag naar zee wilden, bleek er water in het nettenruim en de voorpiek te staan.

Het was eerst de bedoeling om maandag op de helling bij Van Laar te gaan voor inspectie en reparatie, maar dat werd tweemaal opgeschoven, vandaar dat ik contact met Maaskant Stellendam heb gezocht alwaar we meteen in het dok konden.



We zijn woensdagmorgen om 2 uur uit IJmuiden vertrokken en in de ochtend rond 10 uur in Stellendam aangekomen.

Toen het schip droog stond was duidelijk te zien dat er behalve een scheur ook een lange vrij diepe deuk in het schip zat die doorliep tot in het visruim. Het gescheurde gedeelte zat dus in het nettenruim en de voorpiek.

De oorzaak van de schade ligt volgens mij in een vastgebrand relais van de schuurmachine [kennelijk: stuurmachine]. De schipper stuurde met de handbediening.

B. In een e-mail (bijlage 4 bij het verzoekschrift, p. 21 /22) van 28 november 2016 13:14 van betrokkene aan ing. M. Schipper – ILT staat onder meer het volgende.

Aanvankelijk is er geen melding van schade gedaan omdat de bemanning dacht dat er alleen wat verfschade was. 9 November is voor het eerst melding gemaakt van schade aan ILT nadat de omvang van de schade duidelijk werd. Ik heb dit eerst telefonisch gemeld en daarna per mail. Ik weet niet wie ik via de telefoon heb gesproken omdat de juffrouw slecht te verstaan was. Zover ik weet was het mij niet verboden om de reis naar Stellendam te maken.

Het schip lag weliswaar wat diep van voren, maar met een vol visruim met vis ligt het schip veel dieper. Verder was er geen lekkage in het visruim. Ook was er geen sprake van vrije vloestofoppervlakken omdat beide lekke compartimenten volledig gevuld waren met zeewater. Verder was het heel mooi weer tijdens de reis IJmuiden Stellendam; dit kwam overeen met de weersvoorspelling.

C. In een e-mail (bijlage 4 bij het verzoekschrift, p. 20) van 28 november 2016 14:56 van betrokkene aan ing. M. Schipper – ILT staat onder meer het volgende.

Na aankomst in Stellendam zijn we meteen droog gezet. Meteen daarna heb ik ILT visserij gebeld. De juffrouw die mij te woord stond heeft mij gevraagd een en ander omtrent de oorzaak op de mail te zetten en dat heb ik omstreeks een half uur nadien gedaan.



D. Betrokkene heeft ter zitting op 16 juni 2017 – samengevat en zakelijk weergegeven en in aanvulling op het verweerschrift en de hiervoor genoemde e-mailberichten – onder meer het navolgende verklaard.

Bij de aanvaring op donderdag 3 november 2016 in IJmuiden was ik niet aan boord van de Stella Polaris. Mijn zoon, J.S.M. R., was toen aan boord als schipper.

Ik hoorde pas zondagavond 6 november 2016 van de aanvaring. Mijn zoon had dat niet doorgegeven. We zijn op maandagmorgen 7 november 2016 om ongeveer één uur, half twee gaan varen om naar zee te gaan. Toen we net tussen de pieren van IJmuiden zaten, kwam iemand naar boven die meldde dat er een lek was. Het bilge-alarm ging af (het alarm van het nettenruim). We zagen water naar boven komen in het nettenruim.

We hadden toen ongeveer één mijl gevaren vanaf onze ligplaats. We zijn meteen omgekeerd en weer terug de haven ingevaren.

Ik heb op die maandag naar de schade aan het schip gekeken. Er zat een horizontale scheur bij de voorpiek en het nettenruim, boven de waterlijn. Meer naar achteren, in het verlengde van de scheur, zat een deuk. De scheur liep over in de deuk, 30 cm boven de waterlijn.

Mijn zoon was op die maandag ook weer aan boord. Mijn zoon vertelde dat het schip in aanvaring was gekomen met een damwand. Ik heb toen samen met mijn zoon naar de bewuste damwand gekeken. De bovenkant van deze damwand was niet afgewerkt maar scherp en ruw. De damwand stak ongeveer 30 centimeter boven het water uit. Dat klopte met de plaats van de scheur en de deuk in het schip. Dat klopte ook met het getij ten tijde van de aanvaring. Dat heeft mijn zoon me verteld.

Ik ben met de werfbaas om het schip gevaren (het schip was afgemeerd). Ik heb ook met een duikerspak aan onder water gekeken. Behalve die scheur en die deuk boven de waterlijn was er geen schade aan het schip te zien.

We hebben het nettenruim en de voorpiek op maandag leeggepompt. Toen stroomde er geen nieuw water naar binnen.



We hadden al vis gelost in Thyborøn (Denemarken). Toen mijn zoon met het schip de haven van IJmuiden binnenvoer, was het visruim leeg. Dat is zo gebeven. Er is alleen 15 ton gasolie geladen in de gasolietank die onder het visruim zit. Maar desondanks liep het nettenruim niet vol in de haven, nadat we het hadden leeggepompt.

Ik heb op de originele tekeningen van het schip die ik aan het Tuchtcollege heb toegestuurd, aangegeven waar de scheur en de deuk, de waterlijn en de plaats waar de damwand het schip heeft geraakt zich bevonden.

In mijn verweerschrift is ten aanzien van het nettenruim sprake van 9m²; ik bedoelde 9 m³. De voorpiek staat normaal ook vaak vol water. Het schip lag door het water in het voorschip weliswaar wat naar voren, maar met een ruim vol vis buigen we nog verder voorover.

Het schot achter het nettenruim ter afscheiding met het visruim is dicht. Daar lopen een dikke gasolieleiding en een lensleiding door. De elektriciteitsleiding vanuit het nettenruim loopt naar boven, via het dek. De boegschroef zit onder het nettenruim. De leidingen daarvan komen vanaf het dek. In het nettenruim is een lamp, maar die was stuk. Er was water bijgekomen en de zekering was doorgeslagen. De elektriciteitsleiding daarvoor liep over het dek. Die verbinding kun je ook uitzetten.

De stuurmachine is 24 volt. De hydraulische kleppen daarvan zitten niet op het gewone boordstroomnet. Er is sprake van een eigen stroomvoorziening. De ankerlier is hydraulisch. Die konden we eventueel gebruiken. De pomp voor het lenzen van de ruimtes op het voorschip is elektrisch en deze staat in de machinekamer. De lensleiding loopt door het schot heen.

Ik heb inderdaad niet meteen aan de ILT gemeld dat het ongeval had plaatsgevonden. Ik wist wel dat ik het moest melden maar een paar dagen later maakte volgens mij niet uit. Terwijl het schip in IJmuiden in het water



lag, was er niet zoveel te zien. Ik was er niet bang voor dat de ILT of de verzekering mij zou zeggen dat ik niet mocht uitvaren. Als een soortgelijke kwestie zich weer zou voordoen, dan zal ik de ILT eerder inlichten.

De twee beschadigde ruimtes op het voorschip waren leeg toen we op woensdag uitvoeren. Die zijn bij het varen weer vol geraakt, naar ik denk door de boeg golf. Voor de stabiliteit en het drijfvermogen van het schip maakt dat niets uit, want het zijn kleine ruimtes. Het water stond toen net onder het luik van die ruimtes op het voorschip.

Ik vind niet dat ik gevaarlijk de zee ben opgegaan. Ik had ook nog met een duikerspak gekeken of er schade onder water was; die was er niet. Ik vind niet dat ik onverantwoord heb gehandeld door uit te varen, met mooi weer. Ik geloof er niets van dat een scheur groter wordt tijdens het varen. Op de werf in Stellendam is ook geen andere schade gebleken. Er moesten een stuk of zes nieuwe spanten in. Dat is gebeurd. Verder is geen schade gebleken.

E. Op de bij het verweerschrift van betrokkene toegezonden constructietekeningen van het schip zijn de horizontale scheur en aansluitende deuk in de romp van het schip aangegeven, evenals de waterlijn en de plaats van raken van de wal (damwand). De ongeveer 1,5 m lange scheur bevindt zich ter hoogte van de voorpiek en het nettenruim en loopt tot ongeveer 1 m vóór het schot tussen nettenruim en visruim.

F. Uit een lijst met AIS-posities en een kaart waarop deze posities zijn ingetekend (bijlagen 6 en 7 bij het verzoekschrift, p. 27/28) blijkt dat de Stella Polaris op 9 november 2016 (tussen ca. 4 uur UTC + 1 en ca. 9:30 uur UTC + 1) van IJmuiden over zee naar Stellendam is gevaren en daarbij onder de kust is gebleven.



G. Ingevolge art. 4 lid 1 van de Schepenwet is de kapitein [t.w. de gezagvoerder van een schip] verplicht, alvorens met zijn schip een reis [buitengaats] te ondernemen, te zorgen dat het schip volkomen zeewaardig is en alle daarvoor in aanmerking komende openingen binnen en buitenboord afdoende zijn gesloten.

H. Artikel 17 van het Vissersvaartuigenbesluit (Wijze van handelen bij schade) bepaalt in het eerste lid:

Indien een vaartuig schade heeft opgelopen of zich iets heeft voorgedaan waardoor het vermoeden rijst dat schade dan wel een gebrek is ontstaan, waardoor de veiligheid van het vaartuig of de deugdelijkheid of volledigheid van de reddingsmiddelen of van de andere uitrusting kan zijn beïnvloed, dient de kapitein de Scheepvaartinspectie zo spoedig mogelijk in te lichten.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

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

Op donderdag 3 november 2016 is het Nederlandse vissersschip Stella Polaris UK 22 in de haven van IJmuiden in aanvaring gekomen met de wal. Betrokkene was toen niet aan boord.

In de nacht van zondag 5 op maandag 6 november 2016 bleek dat het nettenruim en de voorpiek van het schip vol water stonden. Betrokkene was toen aan boord als schipper. Bij onderzoek bleek dat zich in de romp van het voorschip een scheur bevond, met in het verlengde daarvan een deuk. Zonder dat de schade was gerepareerd en zonder dat deze was gemeld aan de ILT is het schip onder het gezag van betrokkene op woensdag 9 november 2016 uitgevaren en over zee van IJmuiden naar Stellendam gegaan. Na aankomst aldaar heeft betrokkene, eerst rond het middaguur telefonisch en die middag per e-mail, contact opgenomen met Port State Control/ILT en deze op de hoogte gesteld van de schade en de lekkage.



B. Betrokkene heeft op maandag 6 november 2016 in IJmuiden verder onderzoek gedaan naar schade aan het schip.

In het voorschip liep ter hoogte van de voorpiek en het nettenruim een grote horizontale scheur van ca. 1,5 lang. De scheur eindigde ca. 1 m vóór de plaats van het schot tussen het nettenruim en het visruim. In het verlengde van de scheur, in de richting van het achterschip, liep een diepe deuk, ten dele ter hoogte van het visruim. De scheur en de deuk bevonden zich ca. 30 cm boven de waterlijn. Behalve de scheur en de deuk was er boven water geen andere schade in de scheepsromp zichtbaar. Bij een duikonderzoek heeft betrokkene onder water geen schade gezien.

De waargenomen schade kon worden verklaard door de aanvaring op donderdag 3 november 2016 van het schip met de bovenzijde een zich in de haven van IJmuiden bevindende damwand die boven water uitstak.

Nadat op maandag 6 november 2016 het nettenruim en de voorpiek van het in de haven liggende schip waren leeggepompt, stroomden deze ruimtes niet opnieuw vol.

Niet is gebleken of aannemelijk geworden dat er door de aanvaring, behalve de scheur en de deuk in de scheepsromp boven de waterlijn en enige beschadigde spanten, nog andere schade aan de constructie van het schip was ontstaan.

Dit vindt bevestiging in het feit dat er achteraf op de werf in Stellendam ook geen andere schade aan de scheepsconstructie is geconstateerd.

C. De integriteit van de scheepconstructie, in het bijzonder die van de ruimtes die zich (deels) onder het buitenwaterniveau bevonden en die moesten zorgen voor het drijfvermogen van het schip, was door de schade aangetast. Betrokkene was zich er kennelijk van bewust dat wanneer het schip weer zou gaan varen, door de forse scheur het nettenruim en de voorpiek snel weer (grotendeels) zouden volstromen met water, dit als gevolg van de boeggolf en aanwezige zeegang. Aanvankelijk zou daarbij ook sprake zijn van enige vrije vloeistofoppervlakken, wat de stabiliteit van het schip niet ten goede zou komen.



Het nettenruim en de voorpiek waren echter relatief kleine compartimenten: het nettenruim mat ca. 9 m³ en de voorpiek was nog kleiner. De Stella Polaris UK 22 is (volgens openbare gegevens) een kotter van 224 BRT, grootste lengte 29,80 m, breedte 7,90 m en holte 6,25 m.

Als de twee genoemde ruimtes vol stonden met water, was dat naar schatting 13 ton extra gewicht. In een tank op het voorschip was 15 ton gasolie geladen.

D. Voor de zeewaardigheid van het schip was cruciaal te achten dat het schot tussen het nettenruim en het visruim het niet zou begeven. Gelet ook op de constructietekening was dit schot naar schatting 7 mm dik en zat het aan de zijden vast op een spant (43). Er zijn geen concrete aanwijzingen gebleken dat het gevaar bestond dat dit schot het zou begeven.

In dit schot bevonden zich enkele doorvoeren (brandstofleiding, lensleiding), die normaal waterdicht zijn. Niet is gebleken dat dit na de aanvaring in IJmuiden niet meer het geval was, zodat ervan kan worden uitgegaan dat er geen gevaar was dat langs die doorvoeren water in het visruim zou kunnen stromen.

Het Tuchtcollege acht het evenmin aannemelijk dat de scheur/deuk verder zou uitscheuren bij het varen al dan niet over zee.

Kennelijk was het op woensdag 9 november 2016 rustig weer.

E. Aangenomen kan worden dat de stuurautomaat niet kon worden gebruikt, maar dat wel kon worden gestuurd op handbediening.

De elektriciteit op het voorschip was afgesneden van die op de rest van het schip. Daarom valt aan te nemen dat er geen risico was dat, als gevolg van de schade op het voorschip, elders op het schip kortsluiting zou kunnen ontstaan.

De essentiële functies waren kennelijk niet in gevaar: het gebruik van de voortstuwing, het sturen en het ankeren (door de ankerketting te laten uitlopen). Blijkbaar was het schip volledig manoeuvreerbaar met handbesturing. De boegschroef wordt bij het varen op zee niet gebruikt.



F. Het Tuchtcollege concludeert dat het niet aannemelijk is geworden dat het uit het oogpunt van zeewaardigheid en veiligheid niet verantwoord was om op woensdag 9 november 2016 met het schip de reis over zee van IJmuiden naar Stellendam te maken, in het bijzonder varend dicht onder de kust met – conform de weersvoorspellingen – kalm weer, een traject van 5 à 6 uur varen.

Dat betekent dat niet is gebleken dat het onder gezag van betrokkene maken van deze reis in strijd was met zijn verplichtingen als schipper op grond van goed zeemanschap ten aanzien van de opvarenden, het schip, het milieu en het overige scheepvaartverkeer.

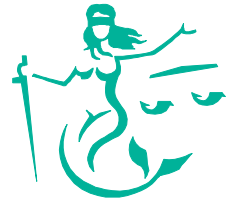
Het eerste verwijt van verzoeker wordt derhalve niet gegrond geacht.

G. Het Tuchtcollege ziet wel aanleiding op te merken dat betrokkene er goed aan zou hebben gedaan om in IJmuiden een noodreparatie uit te laten voeren door het aanbrengen van een plaat op de scheur en de deuk, waarna het schip de reis had kunnen maken met een leeg (droog) nettenruim en een lege voorpiek.

H. Het tweede verwijt is wel gegrond: Hier was onmiskenbaar sprake van door het vaartuig opgelopen schade waardoor het vermoeden rees dat er schade was ontstaan waardoor de veiligheid van het vaartuig kon zijn beïnvloed.

Ingevolge art. 17 lid 1 van het Vissersvaartuigenbesluit was betrokkene als schipper verplicht zo spoedig mogelijk de ILT in te lichten over deze schadevaring. Hij had daarvoor in de haven van IJmuiden ook ruimschoots gelegenheid.

Betrokkene heeft – naar valt aan te nemen bewust – gehandeld in strijd met deze regel. Deze regel is er niet voor niets: er kan na de melding door de ILT onderzoek naar de schade en de zeewaardigheid worden gedaan voordat het schip weer naar zee vertrekt. Het gaat hier om het primaire belang van de veiligheid bij het varen op zee, in de eerste plaats de veiligheid van de opvarenden.



Het overtreden van deze regel levert ook een handelen van betrokkene op dat in strijd was met zijn verplichtingen als schipper op grond van goed zeemanschap als bedoeld in art. 55a van de Wet zeevarenden.

I. Aan het voorgaande doet niet af dat in dit specifieke geval niet is gebleken dat het schip onzeewaardig was om de reis van IJmuiden naar Stellendam te maken. Die omstandigheid gaf betrokkene geenszins een vrijbrief om dit voorschrift niet na te leven. Zoals het Tuchtcollege al in eerdere uitspraken heeft overwogen, is het niet aan de individuele schipper van een vissersvaartuig om te bepalen of en wanneer hij zich aan de regels houdt.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verplichtingen als schipper, zoals hiervoor vermeld.

Betrokkene heeft ter zitting erkend dat hij de ILT al in IJmuiden had moeten inlichten en hij heeft aangegeven dit bij een mogelijk volgend incident wel meteen te zullen doen.

Gelet hierop en op het feit dat deze nalatigheid van betrokkene heeft geleid tot een tuchtrechtelijke behandeling, zal het Tuchtcollege als tuchtmaatregel volstaan met het opleggen van een geheel voorwaardelijke geldboete zoals hierna is vermeld, in de verwachting dat betrokkene zijn les heeft geleerd.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde eerste verwijt ongegrond;
- verklaart het tegen betrokkene aangevoerde tweede verwijt gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene een geldboete op van € 2.500;



- bepaalt dat deze geldboete 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 deze proeftijd ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, W. Toering en J.L. Schot, leden,
in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als secretaris,

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

D.P.M. Bos
secretaris

en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 12 juli 2017 in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris.

A.N. van Zelm van Eldik
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.