



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
21 DECEMBER 2020 (NR. 5 VAN 2020) IN DE ZAAK 2020.V5-JYDEN**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
zetelend te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. K. van der Wall,
senior inspecteur ILT/Ongevallenonderzoek scheepvaart en administratieve
controles, standplaats te Zwijndrecht;

tegen

J.F. K.,

betrokkene,

raadsman: mr. R.P. Groot.

1. Het verloop van de procedure

Op 15 juni 2020 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall, senior inspecteur ILT/Ongevallenonderzoek scheepvaart en administratieve controles (hierna: de Inspecteur), gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse schip Jyden. Bij het verzoekschrift zijn 17 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoekschrift, met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen, onder mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.



Op 13 juli 2020 is van betrokkene een verweerschrift ontvangen. De Inspecteur heeft op het verweerschrift gerepliceerd op 28 juli 2020, waarna betrokkene op 30 juli 2020 heeft gedupliceerd.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 6 november 2020 om 11.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

Voor verzoeker is ter zitting verschenen de inspecteur, vergezeld door senior inspecteur B.A.C. van Geest. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsman. De raadsman heeft ter zitting gebruik gemaakt van een door hem overgelegde pleitnota. Ook de Inspecteur heeft op schrift gestelde aantekeningen overgelegd.

Ter zitting zijn tevens verschenen vier passagiers die aan boord waren van de Jyden. Hun is gelegenheid geboden om het woord te voeren, waarvan gebruik is gemaakt.

2. Het verzoek

Het verzoek van de Inspecteur heeft betrekking op een aanvaring tussen het Nederlandse m.s. Jyden en het onder vlag van Antigua en Barbuda varende m.s. Celina. De aanvaring vond plaats op vrijdag 22 maart 2019 in dichte mist in de aanloop van IJmuiden, voor de monding van de pieren. Aan boord van de Jyden bevonden zich twaalf passagiers en daarnaast betrokkene als kapitein, zijn zoon en een hulp. Door de aanvaring raakten beide schepen beschadigd en ontstonden aan boord van de Jyden problemen met het manoeuvreren. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan.

Het incident is door een van de passagiers, alsook door de Onderzoeksraad voor veiligheid aan de ILT gemeld.



3. Bezwaar van de Inspecteur

De Inspecteur verwijt betrokkene een handelen en nalaten 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 of het scheepvaartverkeer. Ook is er het verwijt van het niet beschikken over de juiste papieren. Meer concreet bevatten de verwijten de navolgende elementen.

1. Betrokkene heeft er bewust voor gekozen om bij diverse instanties zijn schip aan te melden als pleziervaarttuig, danwel voor recreatief gebruik, ondanks dat hij van plan was om zijn schip bedrijfsmatig te exploiteren.
2. Betrokkene heeft er bewust voor gekozen om zonder geldig vaarbevoegdheidsbewijs uit te varen met betalende passagiers.
3. Betrokkene heeft ervoor gekozen om het schip bedrijfsmatig te gebruiken zonder de juiste scheepspapieren, te weten een nationaal veiligheidscertificaat en een bemanningscertificaat.
4. Betrokkene heeft ervoor gekozen om een 'hulp' aan boord te nemen, zonder enige scheepvaartdiploma's.
5. Betrokkene heeft geen uitvoering gegeven aan het 'krap om de zuidpier draaien' ondanks dat hij dit communiceerde met de radarpost.
6. Betrokkene heeft in de kleine tien seconden vóór de aanvaring geen constante snelheid gevaren en is zelfs tien keer significant van koers veranderd. Door dit gedrag heeft hij juist zelf een aanvaringssituatie gecreëerd.
7. Hierdoor heeft betrokkene zichzelf, zijn zoon, zijn hulp (de heer Snijder), twaalf passagiers en de Celina ernstig in gevaar gebracht.
8. Bovendien hebben zowel de Jyden als de Celina hierdoor materiële schade opgelopen.
9. Betrokkene heeft de aanvaring niet gemeld bij de ILT;
10. Betrokkene heeft er in de periode na de aanvaring bewust voor gekozen om bedrijfsmatige activiteiten te blijven aanbieden, ondanks dat hij ervan op de hoogte was dat hij hiervoor niet in het bezit was van de juiste papieren. Tevens was de Jyden niet in een zeewaardige toestand.



4. Het standpunt van betrokkene

Het standpunt van betrokkene blijkt uit de door hem ingediende verweerschriften, uit de pleitnota van zijn raadsman en uit wat hij ter zitting naar voren heeft gebracht. Het komt er onder meer op neer dat betrokkene vindt dat – nadat hij zich met het oog op het binnenvaren van de haven van IJmuiden op kanaal 61 had gemeld – de verkeersdienst IJmuiden verkeerde posities heeft doorgegeven van de Celina en een inkomende Urker viskotter. Ook overigens meent hij dat de verkeerspost is tekortgeschoten in de begeleiding voor en na de aanvaring: het was beter geweest indien hij de instructie had gekregen om te wachten totdat de Celina was binnengevaren. Los daarvan is zijn stelling dat de instructie om zo krap als mogelijk om de zuidpier te draaien is opgevolgd; van een negeren van die instructie is zijns inziens geen sprake. Daarnaast vindt hij dat de Celina veel te snel gevaren heeft en hem ten onrechte geen voorrang heeft verleend, en vraagt hij zich af welke stappen er tegen dat schip zijn ondernomen. Hij bestrijdt dat hijzelf verkeerd heeft gevaren en een aanvaringssituatie heeft gecreëerd. Verder bestrijdt hij dat de Jyden bedrijfsmatig werd gebruikt, dat hij niet over de juiste papieren beschikte en dat hij na de aanvaring bedrijfsmatige activiteiten heeft voortgezet.

5. De beoordeling van het verzoek

A.

Uit een bij het verzoekschrift gevoegde ‘aanvraag registratie pleziervaartuigen’ blijkt dat betrokkene op 26 oktober 2018 bij de ILT een registratieaanvraag heeft ingediend voor de Jyden, met als thuishaven IJmuiden.

B.

Het verzoekschrift toont een foto van de Jyden, met achterop de vermelding: ‘www.jandesportvisser.nl, IJmuiden’ en tevens zichtbaar de Nederlandse vlag. Genoemde website vermeldde ten tijde van de aanvaring dat de motorkotter Jyden voor € 900 kon worden gehuurd voor een dag sportvissen, inclusief



visgerij. Dat huren kon op afspraak met de schipper, van wie een e-mailadres was vermeld, zijnde het e-mailadres van betrokkene.

C.

Uit een bij het verzoekschrift gevoegd uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel blijkt dat eind maart 2019 als eenmanszaak is geregistreerd: 'Sportvisser Jyden', met als activiteitenomschrijving: het verzorgen van vistochten. Als bezoekadres is het in de aanhef van deze uitspraak genoemde woonadres van betrokkene en diens zoon vermeld.

D.

Bij het verzoekschrift is een e-mailbericht gevoegd met daarin een (weergave van een) verklaring van een van de passagiers van de Jyden. De verklaring houdt onder meer in: 'Gisteren (22 maart 2019) op zee gevist. Met familie. Mijn zoons waren ook mee. De visdag was mistig. [...] Tijdens de terugtocht naar de haven van IJmuiden gebeurde het. Het kleine bootje waarmee we weg waren (de Jyden van 15 meter) werd bijna frontaal aangevaren door een schip van 104 meter lengte. Daarbij kapseide de Jyden bijna. Gelukkig is niemand gewond geraakt, maar de schrik zat er goed in. De Jyden heeft flinke schade opgelopen en kon [...] niet alleen terug naar de haven. De radar was kennelijk defect geraakt. [...] Gelukkig was binnen een paar minuten een loodsboot ter plaatse die ons terug naar de haven begeleidde.'

Het verzoekschrift vermeldt als opmerking van de Inspecteur dat het volgens de passagier pertinent niet waar is dat betrokkene, zoals deze heeft verklaard, op de terugweg iedere minuut een hoorsignaal heeft gegeven.

E.

Bij het verzoekschrift is een 'master's report' van de kapitein van het m.s. Celina gevoegd. Daarin staat onder meer het volgende:

'At 15.00 on the 22th of March 2019 GPS position 52-29-583 N 004-24.865 E, in full readiness for passage through narrows the ship approached to IJmuiden Pilot Station with final destination Amsterdam. [...] At 15.30 [...] the pilot [...] arrived on board by pilot boat [...] and the ship continued on her



voyage to Amsterdam. [...] At about 15.47 the pilot received a call from IJmuiden Port Control [...] that a small craft is very close to us. He ordered hard to port which was repeated by me as Master to the helmsmen who followed up immediately. A few seconds later I felt and heard a bang. [...]'

F.

Uit de van het Haven Operatie Centrum (HOC), Port of Amsterdam, ter inzage gekregen radarbeelden en de bijbehorende geluidopnames blijkt dat de volgende communicatie heeft plaatsgevonden tussen de Jyden/betrokkene (J), de Celina (C) en de Verkeerspost IJmuiden (V). De tijdaanduidingen zijn die van de film die (door betrokkene) van de radarbeelden is gemaakt.

- 0:04 J: IJmuiden haven, sportvisser Jyden
0:12 V: Haven IJmuiden, hierzo
0:42 J: Ja goedemiddag, we liggen een mijltje aan de zuidkant van de zuidpier en we komen zo naar binnen
0:50 V: Ja, dat is begrepen. Er is éénmaal uitgaande zeevaart vanuit de middensluis nu, komt richting de pieren. En tweemaal inkomende vaart. Er is een coaster op anderhalve mijl (1:00), gaat naar de middensluis. En uit de zuid is nog een viskotter op een 2 mijl. Gaat ook richting IJmuiden, de vissershaven.
1:10 J: Ja, goed gehoord. We proberen zo snel mogelijk de pier te ronden en dan de zuidkant aan te houden naar de Marina
1:19 V: Sportvisser Jyden, haven, ja dat is begrepen
1:24 J: OK
1:27 V: Celina, haven IJmuiden
1:31 C: Haven, Celina
1:33 V: Celina, Haven, er is een sportvisser een halve mijl zuid van de pier. Die komt ook naar binnen, die houdt 'm heel kort om de pier en gaat richting de Marina
1:42 C: Die houdt 'm kort om de pier, ja ok
7:40 V: Sportvisser Jyden, haven IJmuiden, over



- 7:46 J: Ja, hier de Jyden
7:50 V: U komt nu de pieren binnen?
7:53 J: Ja, ik ga nu draaien de pieren in
7:56 V: Ja, dat is begrepen
8:29 V: Sportvisser Jyden, haven IJmuiden, draait u nu in en houdt u zo goed mogelijk de zuid aan
8:55 V: Sportvisser Jyden, haven IJmuiden, u heeft nog een zeevaart inkomend op een paar kabel
9:02 J: Ja, ok, ik ben aan het draaien
9:06 V: Celina, haven
9:10 C: Ja, wat ligt 'ie voor die man?
9:13 V: Ja, dus die Jyden zou 'm kort om de pier houden, maar dat is kennelijk niet gelukt.
10:08 V: Sportvisser Jyden, haven
10:30 V: Jyden, sportvisser Jyden, Haven IJmuiden
10:38 V: Celina, haven
10:42 C: Ja, we hebben 'm geraakt hier hoor
12:09 J: Hier de Jyden, haven IJmuiden, ik heb een aanvaring gehad hé, net met die coaster
12:51 J:: Ik probeer nu naar binnen te komen. M'n radar is uitgevallen. En ik probeer nu op de kaartplotter naar binnen te komen. Ik zit nou
13:03 J: richting de zuidpier, of eh, noordpier
13:33 V: Jyden, haven, de loodstender Aquila die is vlak bij u. Als u even niks doet, dan gaat zij u begeleiden richting de pieren
13:41 J: Ja, ok, dan haal ik het gas er een beetje af. Want ik denk dat het roer ook niet zo best meer is.

G.

Bij de repliek heeft de Inspecteur (als bijlage 1) een van de Port of Amsterdam verkregen lijst met tijdstippen, posities, koersen en snelheden overgelegd. Het combineren van de gegevens uit deze lijst met die van de (gefilmde) radarbeelden leert: (i) dat de aanvaring om ca. 15.48 uur (9:49



tijdstip film) heeft plaatsgevonden (vgl. het master's report onder E); (ii) dat de Jyden kort voor de aanvaring met wisselende snelheden voer en vaak significant van koers is gewisseld; (iii) dat de verkeerspost om 15.39 uur (1:00 tijdstip film) – dat is dus een kleine 9 minuten vóór de aanvaring – de posities van de Celina en de UK95 juist heeft doorgegeven aan de Jyden en (iv) dat de Jyden, die kort daarvoor de afstand tot de zuidpier doorgaf, haar positie verkeerd heeft ingeschat.

Verder blijkt dat, nadat de loods aan boord van de Celina was gekomen, de Celina met een constante snelheid van ca. 10 knoop een vaste koers van ca. 97° heeft gevaren; dat is (ongeveer) op de lichtenlijn. Dat is de (op papieren zeekaarten aangegeven) lijn waarop bij het aanlopen van de haven de hoge en de lage vuurtoren recht onder elkaar worden waargenomen. Op radar varend en/of op de elektronische zeekaart, wordt die lijn aangehouden. Dan wordt mooi tussen de pieren door naar binnen gevaren. Iets ten zuiden van die lijn vond de aanvaring plaats, nog voor de doorgang tussen de pieren.

H.

De raadsman heeft ter zitting verklaard (zie pleitnota) dat betrokkene beschikte over een visserijdiploma SW5, welk diploma betrokkene heeft laten omzetten in een diploma Groot Pleziervaarbewijs II.

I

Door de Inspecteur is overgelegd een verklaring van een medewerker vergunningverlening van Kiwa Register B.V., met daarin onder meer een bevestiging dat voor het als officier op een vissersschip varen vanaf 2004 verplicht is om te beschikken over een geldig vaarbevoegdheidsbewijs. Voor het omzetten van een oud visserijdiploma in een vaarbevoegdheidsbewijs gold een zogenaamde '3 maanden boven sterkte' regeling: men moest 3 maanden boven de sterkte meevaren op een schip.

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0012790/2014-05-03/0/Hoofdstuk4/Paragraaf1/Artikel21/informatie>.



J.

Het Schepenbesluit (art. 6) en de Regeling veiligheid zeeschepen (art. 3a) bevatten voorschriften omtrent de benodigdheid van een nationaal veiligheidscertificaat. De verplichting om een geldig bemanningscertificaat aan boord te hebben is neergelegd in de Wet zeevarenden (art. 5 en art. 56). De Schepenwet (art. 9) verplicht de kapitein om bij binnenkomst in een Nederlandse haven aan de Scheepvaartinspectie kennis te geven van de op de afgelopen reis voorgekomen ongevallen.

K.

De Inspecteur heeft betrokkene bij brief van 8 mei 2019 een 'waarschuwing aanhouding' van de Jyden gegeven. Dit omdat betrokkene via de website www.jandesportvisser.nl zeevisreizen bleef aanbieden. Nadien, op 7 juni 2019, is metterdaad een aanhouding gevolgd. Daarna is de website definitief verwijderd, waarna het schip weer is vrijgegeven (13 juni 2019).

L.

Betrokkene heeft ter zitting onder meer verklaard: dat hij het aanvaren van de havenmond IJmuiden al veel vaker heeft gedaan; dat hij geen losse vaarkaarten aan boord had; dat hij navigeerde via/op zijn mobiele telefoon (op die telefoon volgde hij naar zijn zeggen de kaart); dat hij geen aparte GPS-installatie aan boord had, wel een radar, die volgens hem op een bereik van 2 mijl stond. De Celina heeft hij naar zijn zeggen niet op de radar gezien. Zoals hij het nu ziet is de Jyden door de stroming weggedreven.

M.

Op de bij het verzoekschrift gevoegde foto's van de schade, lijkt de schade aan de Celina aan bakboordzijde te zitten.

N.

Door de ter zitting aanwezige passagiers van de Jyden is bevestigd dat door hen is betaald voor het afhuren van de Jyden/het dagje zeevissen. De Jyden



werd naar hun zeggen bedrijfsmatig aangeboden en er werden marktconforme tarieven berekend.

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A.

Op grond van wat hiervoor onder 5 aan gegevens, bevindingen, verklaringen en regelingen is genoteerd/weergegeven kan in deze zaak – met een voldoende mate van zekerheid – worden uitgegaan van het volgende.

De kotter Jyden is in de ochtend van 22 maart 2019 vanuit de thuishaven IJmuiden uitgevaren voor een dagje zeevissen. De Jyden voldeed aan de regels voor het voeren van de Nederlandse vlag. Aan boord bevonden zich vijftien personen: twaalf deelnemers en daarnaast betrokkene als kapitein, zijn zoon en een hulp. Door in elk geval een deel van de twaalf deelnemers/passagiers was de voor deze activiteit bedongen vergoeding betaald.

Op de terugtocht in de middag van 22 maart 2019 heeft betrokkene zich – bij het aanlopen vanuit zuidelijke richting van de haven – bij de verkeerspost IJmuiden gemeld. Het was op dat moment erg mistig. Door een medewerker van de verkeerspost is hem om ca. 15.39 uur meegedeeld dat er éénmaal uitgaande zeevaart was en tweemaal inkomende vaart, waaronder een coaster – het m.s. Celina – op anderhalve mijl. Betrokkene heeft daarop gereageerd met de mededeling dat hij het goed gehoord had en dat hij probeerde zo snel mogelijk de (zuid)pier te ronden en dan de zuidkant aan te houden naar Marina Seaport. De verkeerspost heeft vervolgens de Celina geattendeerd op de van de zuidzijde inkomende Jyden, onder toevoeging dat die heel kort om de pier zou gaan, richting Marina Seaport. Verscheidene minuten later is de Jyden door de verkeerspost opgeroepen met de vraag: ‘U komt nu de pieren binnen?’, waarop betrokkene heeft geantwoord: ‘Ja, ik ga nu draaien de pieren in’, waarna de verkeerspost betrokkene heeft toegevoegd: ‘draait u nu in en houdt u zo goed mogelijk de zuid aan’ en



daarna: ‘u heeft nog een zeevaart inkomend op een paar kabel’, waarop betrokkene (wederom) reageerde met ‘Ja, ok, ik ben aan het draaien’. Kort daarop kwam de Jyden in aanvaring met de Celina, welk schip met een koers van 97° globaal de lichtenlijn volgde die naar het midden van het water tussen de pieren leidde. De aanvaring vond plaats om ca. 15.48 uur. Dat is bijna 10 minuten nadat betrokkene door de verkeerspost voor het eerst op de inkomende Celina was geweest.

De door de Inspecteur aangeleverde positiegegevens, gecombineerd met de radarbeelden, laten zien dat de aanvaring plaatsvond bijna op, althans iets ten zuiden van de tussen de pieren lopende lichtenlijn van het water, in elk geval niet vlakbij de zuidpier, die de Jyden zo snel mogelijk zou ronden. En ook niet tussen de pieren, maar nog ruim daarvoor. Anders dan betrokkene stelt is het dus niet zo, dat hij zo krap als mogelijk rond de zuidpier draaide. Van een draaien rond de zuidpier door de Jyden was nog in het geheel geen sprake. De positiegegevens tonen verder aan dat de Jyden kort voor de aanvaring met variabele snelheden en sterk uiteenlopende koersen heeft gevaren. Weliswaar wordt dit door betrokkene ontkend. En betwist hij ook meer in het algemeen de juistheid van de door de Inspecteur gepresenteerde positiegegevens en gemaakte berekeningen, maar die ontkenning/betwisting gaat niet gepaard met een (enigszins) aannemelijk alternatief scenario en is ook overigens onvoldoende onderbouwd, reden waarom eraan voorbij wordt gegaan.

Gelet op onder meer (i) de wisselende koersbewegingen die de met variabele snelheden varende Jyden kort na elkaar maakte en (ii) de plek van de aanvaring, welke zich op ruime afstand van de zuidpier, richting de lichtenlijn bevond, wordt het ervoor gehouden dat betrokkene – die rond 15.39 uur had gezegd te proberen zo snel mogelijk de pier te ronden en minuten later zei ‘ik ga nu draaien de pieren in’, terwijl van een indraaien van de pieren, of een echt stuurboord uitgaan richting en rond de zuidpier (nog) in het geheel geen sprake was – niet goed wist wat zijn positie was en welke koers hij moest volgen om krap om de zuidpier naar binnen te varen.



B.

Dat betrokkene zich onvoldoende bewust was van de positie van de Jyden en de te volgen koers hangt mogelijk samen met de omstandigheid dat hij navigeerde op zijn mobieltje, wat, alleen al vanwege de andere berichten die daarop kunnen binnenkomen, geen veilig navigatiemiddel is (geen gekeurd navigatiemiddel voor de zeevaart). Wat hier verder van zij, in elk geval kunnen de (sterke) stroming en de mist geen excuus vormen voor het vaargedrag van betrokkene; ook indien, wat niet gebleken is, de Jyden aanvankelijk wel strak op de zuidpier heeft aangekoerst, maar door de stroom is weggezet, behoorden, ook bij mist, koers en positie bij betrokkene bekend te zijn en had hij moeten zien/beseffen dat hij niet bij de zuidpier aan het indraaien was, maar op aanvaringskoers met de Celina lag. Kwalijk is ook dat betrokkene zich niet voortdurend heeft vergewist van de posities van het overige scheepvaartverkeer en met name die van de inkomende coaster Celina, welk schip hij, ondanks de grootte ervan, in het geheel niet op de radar heeft waargenomen. Niet alleen heeft hij nagelaten maatregelen te nemen om een mogelijke aanvaarding met dat schip te vermijden – vergelijk in dit verband het voorschrift 8 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, inhoudende dat een opeenvolging van kleine veranderingen van koers en/of vaart dient te worden vermeden – bovendien heeft hij, door op ruime afstand van de zuidpier te geraken, juist een aanvaringssituatie doen ontstaan. Door dat doen en laten heeft hij de levens van de opvarenden van de Jyden in gevaar gebracht.

Kwalijk is bovendien dat betrokkene zijn verantwoordelijk hiervoor ontkent en beschuldigend naar anderen, de verkeerspost en de Celina, wijst. Betrokkene is immers te allen in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor zijn vaargedrag, ook in dichte mist en bij sterke stroom. Daar komt bij dat de verkeerspost hem meermalen heeft geattendeerd op het andere scheepvaartverkeer en hem een aanwijzing heeft gegeven om zo goed mogelijk de zuidpier aan te houden, wat overigens ook het kenbaar gemaakte voornemen van betrokkene was. Betrokkene heeft vervolgens niet



op enig moment aan de verkeerspost te kennen gegeven dat hij afzag van dat voornemen/er niet in slaagde uitvoering aan te geven. Evenmin heeft hij daarvoor aandacht gevraagd bij het andere scheepvaartverkeer, andere signalen afgegeven, of tijdig hulp ingeroepen.

En wat zijn verwijt aan de Celina betreft: die heeft een vaste koers gevaren, waarvan redelijkerwijs verwacht mocht worden dat de Jyden die niet zou kruisen. Het verwijt van betrokkene dat de Celina in de gegeven omstandigheden te hard heeft gevaren is, mede in aanmerking nemende de noordgaande stroming, onvoldoende onderbouwd. Los daarvan staat in de onderhavige zaak uitsluitend de tuchtrechtelijke verwijtbaarheid van het doen en laten van betrokkene centraal.

C.

Voldoende aannemelijk is verder dat op 22 maart 2019 bedrijfsmatige activiteiten werden ontplooid met de Jyden. Betrokkene heeft via de hierboven genoemde website de Jyden te huur aangeboden voor zeesportvissen, van welk aanbod die dag twaalf deelnemers gebruik hebben gemaakt. Dat zij er in aanvang plezier aan zullen hebben beleefd maakt de activiteit voor betrokkene niet tot pleziervaart en de Jyden niet tot een pleziervaartuig. De Inspecteur heeft zich dan ook terecht op het standpunt gesteld dat betrokkene diende te beschikken over een geldig (koopvaardij/visserij)vaarbevoegdheidsbewijs en de vereiste andere scheepspapieren. Daarvan was hier geen sprake. Eveneens is juist dat op betrokkene een – door hem niet nagekomen – verplichting rustte om de aanvaring bij de ILT te melden.

D.

De aan betrokkene verweten gedragingen, zoals die hiervoor bewezen zijn geacht, leveren overtredingen op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: een handelen of nalaten van de kapitein 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. Ten aanzien van het niet



beschikken over de juiste papieren en het niet doen van de ongevalsmelding wordt daarnaast verwezen naar de hiervoor in 5.J genoemde voorschriften. Dat betrokkene zich in de periode na de aanvaring niet heeft gehouden aan de afspraak om de Jyden niet meer aan te bieden voor de zeevisssport is laakbaar en getuigt van een niet serieuze houding, waartegen terecht is opgetreden, maar levert geen aanvullend tuchtrechtelijk verwijt op.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn functie als kapitein. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor in het bijzonder de veiligheid van de passagiers en andere opvarenden van de Jyden ernstig in gevaar is gebracht. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen acht het Tuchtcollege een geheel onvoorwaardelijke geldboete van € 2.500 op zijn plaats en daarnaast een voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid van na te melden duur. Wat die laatste maatregel betreft, vormt de omstandigheid dat betrokkene thans geen geldig vaarbewijs heeft en mogelijk ook niet meer zal kunnen verkrijgen onvoldoende aanleiding om van oplegging ervan af te zien.

Opgemerkt wordt nog, ten overvloede, dat de op te leggen maatregelen ook passend en geboden zouden zijn voor alleen het gevaarzettende vaargedrag. In die zin hebben de andere overtredingen niet strafverzwarend gewerkt. Dat laat onverlet dat – het ernstig te nemen gevaarzettende vaargedrag weggedacht – voor alleen de andere overtredingen ook een maatregel zou zijn opgelegd.



8. De beslissing

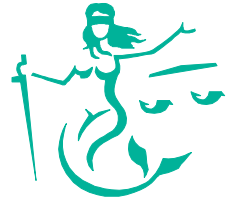
Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond, zoals hiervoor onder punt 6 is overwogen;
- legt betrokkene als maatregel op: een geldboete van € 2.500,- (vijfentwintighonderd euro), met bepaling dat deze geldboete dient te worden betaald binnen één (1) jaar na heden;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor de duur van zes (6) 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, die het Tuchtcollege bepaalt op twee (2) jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als 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 zes (6) weken na de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, plaatsvervangend voorzitter, C.R. Tromp en S. Kramer, leden, J.K.J. Bout en T.W. Kanders, plaatsvervangende leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. J.M. van der Klooster ter openbare zitting van 21 december 2020.

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.