



UITGAVE JUBILEUMBIJEENKOMST

'12,5 JAAR TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART'

INHOUDSOPGAVE VOORWOORD

Voorwoord	1
Interview met Peter Santema en Ellis Doeven	4
Workshop A Van verzoekschrift tot uitspraak	8
Workshop B Gevolgen van een tuchtrechtelijke behandeling en nazorg	10
Workshop C Verschillende vormen van onderzoek	12
Workshop D Discussiepanel	15
Workshop E Visserij	18
Workshop F Onderwijs	21
Het vervolg	23
Artikel in Schuttevaer 22 juli 2022	26
Dankwoord en colofon	28

Op 1 juli 2022 vierden wij het 12,5 jarig bestaan van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Oorspronkelijk stond de viering van het 10-jarig jubileum gepland in 2020, maar Corona maakte het tot tweemaal toe onmogelijk dit verantwoord te kunnen vieren. Maar zoals het gezegde luidt, 'drie keer is scheepsrecht' en precies op de dag dat het Tuchtcollege 12,5 jaar bestond, konden we dit met meer dan 100 deelnemers vieren.

Naast het geven van voorlichting over de eigen werkwijze en die van enkele andere organisaties zoals de Onderzoeksraad



Voorzitter Peter Santema en secretaris Edwin Kleingeld

voor Veiligheid (OVV), het Functioneel Parket (FP) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) was de rode draad tijdens de jubileumbijeenkomst: wat kan het Tuchtcollege zelf leren? We zijn verheugd dat alle partners met zo'n grote betrokkenheid hun medewerking hebben verleend. Daarmee werd de vraag die het Tuchtcollege zichzelf stelde direct ook een gezamenlijke missie. Hoe kunnen we als sector bijdragen aan de fysieke en sociale veiligheid in de maritieme sector? En hoe kunnen we samen zorgdragen voor een zorgvuldig onderzoeks- en tuchtrechtelijk proces?

Het was een goed moment om terug te kijken en vooral vooruit te kijken. De huidige Wet zeevarenden wordt namelijk binnenkort opgevolgd door de nieuwe Wet bemanning zeeschepen met een apart hoofdstuk over het tuchtrecht. Een uitgelezen kans om met de betrokken partijen te onderzoeken of hier nog wetswijzigingen doorgevoerd moeten worden. Daarnaast kunnen de reacties van de deelnemers mogelijk leiden tot een aanpassing in het reglement of de werkwijze van het Tuchtcollege.



Plv. voorzitter Welmoed van der Velde en oud-voorzitter Arnold van Zelm van Eldik



Lid van het Tuchtcollege Simon Kramer met studenten van de STC Hanze Maritiem



Edwin Kleingeld, Kiki Bouchla en Karin de Ridder ontvangen de deelnemers

Centraal op de dag stonden de workshops. Verdeeld over twee rondes was het mogelijk om aan twee workshops naar keuze mee te doen. Velen vonden het jammer dat niet nog meer workshops gevolgd konden worden. Deze uitgave is mede tot stand gekomen om op een andere manier aan die wens tegemoet te komen. In workshop A stond de voorlichting en gedachtewisseling over onze eigen rol en werkwijze centraal. De vraag wat het Tuchtcollege zelf kan leren kwam bij uitstek naar voren in workshop B: gevolgen van een tuchtrechtelijke behandeling en nazorg. Hier kreeg het Tuchtcollege nuttige feedback van zeevarenden en organisaties over wat het nu precies betekent betrokken te zijn bij een tuchtrechtelijke procedure, en op welke punten dit proces wellicht verbeterd kan worden. Een vaak gestelde vraag stond centraal in workshop C: welke organisaties doen onderzoek naar scheepsongevallen? Op welk moment komen die organisaties in actie? En wat voor rechten en plichten hebben zij? In workshop D, de discussiebijeenkomst, is intensief gedebatteerd over de vraag of er ook tuchtrecht voor de binnenvaart moet komen, de verantwoordelijkheid van de wal (reders) en de positie van de verdediging. De deelnemers aan workshop E hebben gepraat over de rol die het Tuchtcollege heeft bij het vergroten van de veiligheid in de visserij en mogelijkheden om het aantal visserijzaken die bij het Tuchtcollege terechtkomen te vergroten. Last but not least kon workshop F over het maritieme onderwijs op veel belangstelling rekenen. Goed zeemanschap begint immers met goed onderwijs!



De leden van het Tuchtcollege die bij de viering aanwezig waren

Inmiddels zijn we alweer een half jaar verder. In de tussentijd hebben we niet stilgezeten. In het laatste hoofdstuk leest u wat er al veranderd is en wat er nog in de steigers staat.

We willen hierbij alle betrokken partijen bedanken voor de goede samenwerking, en alle deelnemers aan het jubileum voor hun inzet en nuttige feedback!

Peter Santema

*Voorzitter Tuchtcollege voor de Scheepvaart,
23 december 2022*



Brigit Gijsbers, plaatsvervangend DG Luchtvaart en Maritieme Zaken, spreekt tijdens de afsluiting van het jubileum



Deelnemers luisteren naar de sprekers tijdens de afsluiting van de jubileumbijeenkomst



De receptie aan het einde van de jubileumviering

INTERVIEW

MET PETER SANTEMA EN ELLIS DOEVEN

Voordat we in dit jubileumverslag verder gaan kijken naar de toekomst, staan we in dit interview stil bij de afgelopen 12,5 jaar Tuchtcollege voor de Scheepvaart en diens voorganger, de Raad voor de Scheepvaart. Ik spreek hiervoor Peter Santema, sinds 2015 plaatsvervangend voorzitter en sinds oktober 2018 voorzitter van het Tuchtcollege. Daarnaast spreek ik Ellis Doeven, sinds 2002 werkzaam voor de Raad voor de Scheepvaart, en sinds de oprichting van het Tuchtcollege in 2010 nauw betrokken bij het Tuchtcollege in haar rol als manager/coördinator op het secretariaat.

Ellis steekt van wal en vertelt over de voorgeschiedenis van het Tuchtcollege: als we volledig willen zijn, moeten we teruggaan naar 1856, toen werd de Raad van de Tucht in Amsterdam gevestigd, later Raad van Tucht voor de Koopvaardij geheten. De Raad van Tucht voor de Koopvaardij werd opgevolgd door de roemruchte Raad voor de Scheepvaart. De Raad voor de Scheepvaart heeft 100 jaar bestaan, van 1910 tot 2010. De zittingen van de Raad voor de Scheepvaart werden vanaf 1914 al in de Beurs van Berlage gehouden. Diezelfde

zaal wordt nu nog gebruikt voor de zittingen van het Tuchtcollege! De Raad voor de Scheepvaart was zeer actief en deed veel uitspraken. Van 1909 tot 1940 deed de Raad voor de Scheepvaart ruim 3.000 uitspraken. Bijna 1.200 zeevarenden kwamen in die periode om het leven.

Na de Tweede Wereldoorlog nam het aantal zaken bij de Raad voor de Scheepvaart enorm toe, maar de meeste van deze zaken betrof het intrekken van monsterboekjes. Deze nieuwe taak was in het Schepenbesluit van 1937 aan de Raad overgedragen. De monsterboek-zaken gingen meestal over een arbeidsgeschil tussen reder en zeevarenden en geven bij bestudering een geweldig tijdsbeeld. De Raad, die hier uitspraak in moest doen had er een flinke kluit aan. Alleen al in de eerste 10 jaar na de Tweede Wereldoorlog deed de Raad uitspraak over 2897 monsterboekjes. De aanvoer van zaken over ongevallen op zee nam langzaam af, van 80 uitspraken per jaar voor de oorlog tot zo'n 35 uitspraken vanaf 1970. Vorig jaar deed het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 14 zaken uitspraak; een recordaantal sinds de oprichting in 2010. Gelukkig is de Scheepvaart een stuk veiliger geworden!



Peter Santema tijdens workshop A



Ellis Doeven en plv. voorzitter Hans van der Klooster tijdens workshop A

Voor meer informatie over de geschiedenis van de Raad voor de Scheepvaart kunt u de boeken van oud-voorzitter Ed Bik lezen. Hij schreef *'Met man en muis...'* uitspraken van de Raad voor de Scheepvaart 1909-1999 en naar aanleiding van de opheffing van de Raad: *Raad voor de Scheepvaart 1909-2009*. Dit laatste boek is op aanvraag bij het secretariaat van het Tuchtcollege te verkrijgen.

Ellis, hoe ben je eigenlijk bij de Raad voor de Scheepvaart terechtgekomen?

In mijn twintiger jaren reisde ik veel en tussen-door werkte ik via uitzendbureaus. Zo ben ik bij de Raad voor de Scheepvaart terechtgekomen. Het was alsof ik een verborgen wereld ontdekte, een beetje stoffig maar ook heel spannend. Ik was in die periode Greenpeace activist en was lid van het kanoteam. Met zijn tweeën in een kano blokkeerden we grote schepen en voerden we geweldloos actie tegen o.a. klimaatverandering, het gebruik van giftige stoffen en illegale houtkap. Ik heb dit 10 jaar gedaan naast mijn werk voor de Raad voor de Scheepvaart. In 2006 ben ik vast in dienst gekomen. Ik vond het vanaf het begin af aan heerlijk en overzichtelijk werk. Het belangrijkste is de verantwoordelijkheid van de kapiteins en officieren, de regie en samenwerking aan boord. De beslissingen van de scheepsofficieren kunnen grote gevolgen hebben voor de rest van de bemanning, voor andere schepen en voor het milieu. Dat maakt het werk voor mij interessant, en ook van belang.

Peter, hoe is dat bij jou gegaan?

In 2015 kreeg ik een handgeschreven briefje thuis van Ed Bik (voorzitter Tuchtcollege voor de Scheepvaart 2013 - 2015) met de vraag of ik geïnteresseerd zou zijn plaatsvervangend voorzitter te worden. Ik kende de heer Bik al uit de jaren '90 als maritiem advocaat en ik was zelf als rechter net weer begonnen met maritieme zaken, nadat ik een periode in het strafrecht en als bestuurder had gewerkt. Ik hoefde niet lang na te denken over het verzoek van de heer Bik. De maritieme zaken bleven mijn interesse houden: al die ladingsstromen over de hele wereld, hoe dat nautisch en technisch gaat en de innovaties in de sector. Ik leer veel van het werk voor het Tuchtcollege en heb daar ook veel aan op de rechtbank, waar ongeveer 60% van de zaken die ik als rechter behandel maritieme zaken betreft.

Het gaat dan meestal om civielrechtelijke aansprakelijkheid, wat was de toedracht en wie moet de schade vergoeden. Ik moet dan goed doorvragen om het echt te begrijpen. De gesprekken met de leden van het Tuchtcollege en de vragen die zij stellen, helpen mij enorm bij deze zaken.

Arnold van Zelm van Eldik (voorzitter Tuchtcollege voor de Scheepvaart 2015 - 2018) heeft het aan Hans van der Klooster en mij overgelaten wie hem zou opvolgen als voorzitter. Omdat ik wat ouder ben dan Hans en meer vrije tijd heb, heb ik het stokje overgenomen. Daarnaast vond ik het leuk ook het leidinggeven weer op te kunnen pakken. Ik ben erg blij met de samenwerking tussen mij en de twee huidige plaatsvervangend voorzitters, Hans van der Klooster en Welmoed van der Velde, de secretaris, Edwin Kleingeld en plaatsvervangend secretarissen Kiki Bouchla en Noortje Dooting en Lotte Batelaan en Ellis Doeven van het secretariaat.

Ellis, kun je nog wat vertellen over je werk voor de Raad van de Scheepvaart? En hoe was de overgang naar het Tuchtcollege?

Twintig jaar geleden verving ik het hoofd van het secretariaat van de Raad voor de Scheepvaart, die toen met pensioen ging. Er is in de afgelopen twintig jaar enorm veel veranderd. De Raad liep bijvoorbeeld achter met automatiseren. Toen ik bij de Raad kwam werken in 2002 werd er nog getypt op typemachines. Er was wel een computer aanwezig, maar een groot deel van de administratie ging met de hand. Daar heb ik veranderingen in aangebracht. De administratie moderniseerde snel maar de voorzitters, veelal gepensioneerde rechters, iets minder snel. Zelfs in de eerste jaren van het Tuchtcollege werkten we op het secretariaat nog handgeschreven uitspraken uit. Na 10 jaar gingen we over naar het Tuchtcollege voor de Scheepvaart. Het afscheid van de Raad mocht ik organiseren, evenals het opzetten van het nieuwe secretariaat van het Tuchtcollege en de verhuizing van het 100 jaar oude archief van de Raad naar het Nationaal Archief in Den Haag. 'Never a dull day'.

Bij de Raad voor de Scheepvaart kwam ik in een organisatie terecht die al bijna 100 jaar functioneerde en waar ik mijn draai in moest vinden. Het Tuchtcollege hebben we zelf opgezet. Er is natuurlijk wetgeving geschreven voor het functioneren van het Tuchtcollege (de Wet zeevarenden) maar

de invulling daarvan lag bij het college zelf en dat blijft een vrij dynamisch proces. Er zit interpretatieruimte en uitvoeringsruimte in de wet. We stonden ook voor een uitdaging: hebben we wel bestaansrecht met enkel een tuchtrechtelijke benadering van ongevallen?

Elke voorzitter bracht zijn eigen expertise in om vorm te geven aan het functioneren van het Tuchtcollege. Het is ontzettend leuk daar ondersteuning aan te bieden. Onze eerste voorzitter Derk Roemers (2010-2013) heeft vooral de juridische procedures opgezet. Ed Bik (2013-2015) heeft de financiën opnieuw tegen het licht gehouden. Arnold van Zelm van Eldik (2015-2018) was heel zorgvuldig in het vertalen van de wet naar de dagelijkse praktijk en heeft de uitvoering daarvan in een reglement vertaald en de procedures 'gefinetuned'. Peter Santema treedt naar buiten toe en onderzoekt onze rol in de wereld van de zeevaart door het gesprek aan te gaan met partnerorganisaties zoals de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij (NVKK), Nautilus International, de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en het Functioneel Parket (FP) van het Openbaar Ministerie (OM).

Met het jubileum van afgelopen zomer hebben we na 12,5 jaar een eerste inventarisatie gedaan. Hoe oordeelt de beroepsgroep over ons functioneren en kunnen we door hun feedback verbeteringen aanbrengen? Als ik terugkijk naar de afgelopen 20 jaar kan ik in ieder geval concluderen dat we volledig zijn afgestoft.

Ellis, jij bent de enige constante factor geweest in de afgelopen 12,5 jaar. Wat is jouw persoonlijke inbreng geweest?

Ik wil dat alles op rolletjes loopt en mensen goed kunnen assisteren. Sinds ik de communicatie en planning van de tuchtzaken heb overgenomen vind ik het belangrijk goed contact te hebben met de betrokkenen, dat we daar aandacht aan besteden. Peter: Ellis is bezig met sociale veiligheid, dat zit er diep in bij haar. Ellis beaamt dit, aandacht voor het slachtoffer en de betrokkene vind ik belangrijk en dat we voor iedereen benaderbaar zijn. Het komt er voor mij op neer dat het menselijke aspect meegenomen wordt in de gehele procedure, niet alleen het juridische.

Wat zijn voor jullie de belangrijkste mijlpalen geweest in de afgelopen 12,5 jaar Tuchtcollege voor de Scheepvaart?

Peter: voor mij zijn dit de aanbevelingen voor de praktijk die we sinds 2019 opnemen in onze uitspraken en sinds dit jaar ook gerubriceerd op onze website staan. Tijdens de ledendag in 2019 hebben we na een bezoek aan het Scheepvaartmuseum hierover een werksessie gehouden in de zittingszaal. Er was namelijk vanuit het nautisch onderwijs en van de zeevarenden (via de NVKK en Nautilus International) het verzoek gedaan om aanbevelingen op te nemen in de uitspraken. Onder de aanwezige leden van het Tuchtcollege was veel enthousiasme hierover, maar ook bedenkingen; deze taak is nu immers bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) belegd. We hebben dit verder onderzocht door met onze ketenpartners te spreken. Het belangrijkste was het gesprek met Arzu Umar, onderzoeksmanager van de OVV, die het gelukkig ondersteunde met het idee dat we allemaal hetzelfde doel hebben: het vergroten van de veiligheid op zee. We spraken wel af geen aanbevelingen te doen in zaken waarin de OVV onderzoek doet.

De aandacht voor slachtoffers is ook verbeterd. De ILT brengt op ons verzoek slachtoffers op de hoogte van de tuchtzaken en zittingsdagen. En de voorzitters van het Tuchtcollege geven ze het woord als ze op de zitting aanwezig zijn.

Ellis: voor mij zijn de coronajaren ook een belangrijke periode geweest waarin we uiteindelijk een verbetering hebben kunnen aanbrengen in onze werkwijze. Tijdens de eerste lockdown viel ook voor het Tuchtcollege alles stil. We konden geen zittingen meer houden, geen overleggen organiseren en er kwamen geen zaken meer binnen. Het was een totale stilstand. Toen bleek dat het waarschijnlijk niet bij één lockdown zou blijven, zijn we gaan onderzoeken hoe we online het werk weer konden oppakken en zittingen konden organiseren. Daar is uiteindelijk een tijdelijke spoedwet voor aangenomen. In september 2020 hielden we onze eerste zitting online. Toen de situatie met Corona verbeterde zijn we ook met een hybride vorm gaan experimenteren. Ons college was dan samen met de inspecteur in de zaal aanwezig, vaak ook met de raadsman en/of de tolk. De betrokkene nam online deel via een videoverbinding en was in de zaal te

zien op een groot beeldscherm. Technisch had het wat voeten in de aarde, maar uiteindelijk hebben we een goede werkwijze gevonden. Het voordeel van deze hybride zittingen is dat buitenlandse betrokkenen, die vanwege de afstand voorheen vaak niet de mogelijkheid hadden aanwezig te zijn bij een zitting, nu ook op deze manier gehoord konden worden. Aan buitenlandse betrokkenen bieden we de mogelijkheid tot online deelname nu standaard aan. Het heeft onze mogelijkheden om mensen te horen en voor betrokkenen om hun verhaal te doen, significant verbeterd.

Peter, had je bepaalde doelen toen je als voorzitter bij het Tuchtcollege aantrad? En vind je dat je deze bereikt hebt?

Ik had twee doelen: zowel de interne als de externe binding te vergroten. Dat viel mij namelijk op in de jaren dat ik plaatsvervangend voorzitter was. Er werden wel bijeenkomsten georganiseerd door het Tuchtcollege, maar deze hadden vooral een sociaal karakter en waren niet erg inhoudelijk. De relaties met de externe partners werden weinig actief aangehaald. Dit wilde ik versterken. Extern is dat zeker gelukt, de goede samenwerking met de externe partners in de voorbereiding en tijdens het jubileum is hiervan het bewijs. De interne binding kan nog verder versterkt worden. Ik probeer de leden meer te betrekken bij de inhoud van het Tuchtcollege. Middels de 'berichten van de voorzitter' stel ik de leden op de hoogte van belangrijke nieuwtjes of gebeurtenissen omtrent het Tuchtcollege. Ledenbijeenkomsten hebben nu altijd een inhoudelijk component en op suggestie van een van onze leden, Erik Magel, neem ik nu - als de situatie het toelaat - een lid van het Tuchtcollege mee naar onze externe overleggen. Ik merk heel duidelijk dat de leden van het Tuchtcollege graag inhoudelijk meedenken.

Hoe hebben jullie het jubileum voorbereid? Waarom hebben jullie ervoor gekozen workshops centraal te stellen?

Peter: ik had het idee een brainstormsessie met onze partners te organiseren ter voorbereiding op het jubileum en ze te vragen welke onderwerpen

aan bod moesten komen. Wat is belangrijk voor de organisaties en wat is belangrijk voor het Tuchtcollege zelf? Dit resulteerde in een inspirerende bijeenkomst met volgeschreven flip-overs, zo herinner ik me nog. Uit de brainstormsessie werd duidelijk dat er behoefte was aan voorlichting: hoe gaat het Tuchtcollege te werk en wat doen de verschillende organisaties die onderzoek doen nu precies? De roep om een discussiebijeenkomst te organiseren kwam sterk naar voren en het werd duidelijk dat er aandacht moest zijn voor de visserij en het onderwijs. In subgroepen is er verder gewerkt en hebben de workshops vorm gekregen. Ik ben ontzettend blij met de betrokkenheid van de externe partners en dat zij ook bereid waren een actieve rol te spelen op het jubileum zelf.

Peter, als je de ruimte neemt om verder te denken, waar staat het Tuchtcollege dan over 5 jaar?

Ik zou graag meer zaken van de maritieme politie via het Openbaar Ministerie (OM) willen krijgen. Ik ben van mening dat wij meer expertise in huis hebben op dit vlak dan de strafrechters. En veel strafbare feiten vallen onder strijd met 'goed zee-manschap'. Deze lobby blijf ik dan ook voeren met het Functioneel Parket (FP). Verder zou ik graag meer visserijzaken willen krijgen. Er gebeuren veel incidenten en ongevallen in de visserij, maar ze komen te weinig bij ons terecht. Ik hoop dat de nieuwe inspecteur Visserij van de ILT, Rolf Slothouwer, een positieve bijdrage hieraan kan leveren.

Tenslotte; wat wordt er nu precies bedoeld met 'de groene tafel'?

Ellis: ik denk dat we dit vrij letterlijk moeten nemen, maar ik ben hier niet 100% zeker van. De tafel in de zittingszaal had ten tijde van de Raad voor de Scheepvaart namelijk bureauonderleggers met groene vloeibladen. Dat deze uitdrukking is blijven hangen geeft denk ik aan hoeveel bekendheid de Raad voor de Scheepvaart genoot.

*Interview door Lotte Batelaan,
sinds 2016 parttime werkzaam op het secretariaat.*

WORKSHOP A

VAN VERZOEKSCHRIFT TOT UITSPRAAK

Geleid door Hans van der Klooster en Ellis Doeven.

In workshop A stond de werkwijze van het Tuchtcollege centraal en werden de deelnemers aan de hand van een casus aan het werk gezet. Onderstaand zijn de belangrijkste onderdelen van het juridische kader en de werkwijze van het Tuchtcollege samengevat.

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart houdt zich bezig met tuchtrecht voor kapiteins en scheepsofficieren die varen op een schip onder de Nederlandse vlag. Anders dan het strafrecht (overtreden van de wet), civiel recht (aansprakelijkheid) of het op lering gerichte onderzoek van de OVV, is het bij het tuchtrecht de beroepsgroep zelf die een oordeel velt over de vakbekwaamheid van een kapitein/scheepsofficier rondom een ongeval.

Daarbij gaat het vooral over de norm “goed zeemanschap”. Heeft de kapitein/scheepsofficier zich ten tijde van het ongeval als goed zeeman gedragen? Is het ongeval te wijten geweest aan nalatigheid in de zorg die een kapitein/scheepsofficier heeft ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer?

Het Tuchtcollege kan een maatregel opleggen als het oordeelt dat een betrokkene onzeemanschapelijk heeft gehandeld. Dat kan een schorsing zijn van de vaarbevoegdheid (tot een maximum van twee jaar), een geldboete (tot een maximum van 4.500 euro), een berisping of een waarschuwing.

Het Tuchtcollege bestaat uit collega's uit de maritieme wereld, te weten; zestien kapiteins/scheepsofficieren, acht vissers, twee reders, twee waterbouwkundigen, twee loodsen en twee hydrografen. De voorzitter en twee plaatsvervangende voorzitters (rechters) zijn jurist en begeleiden de zaken en worden daarbij ondersteund door de secretarissen (eveneens juristen) en het secretariaat. Per zaak wordt een college van leden samengesteld met de juiste expertise voor het beoordelen van de concrete bezwaren in die zaak.

Zaken worden aangedragen door de inspecteurs van de ILT, afdeling ongevalenonderzoek. De inspecteurs zijn gemandateerd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Ook is het mogelijk voor een belanghebbende (bijvoorbeeld een opvarende of een eigenaar van een aangevaren schip) om een klaagschrift in te dienen. Dat laatste



gebeurt in de praktijk nog weinig. Een betrokkene kan niet twee keer voor hetzelfde feit voor het Tuchtcollege worden gebracht (“ne bis in idem”). De route van het tuchtrecht betekent overigens niet dat daarmee ook strafrechtelijke vervolging niet meer mogelijk is. Hetzelfde geldt voor het omgekeerde geval. Het Tuchtcollege neemt geen zaken in behandeling die betrekking hebben op gedragingen van meer dan twee jaar terug.

Het verzoekschrift van de ILT bevat een onderzoek naar het ongeval, de bezwaren tegen de betrokkene en een eis waarin de voorgestelde tuchtmaatregel staat. Het Tuchtcollege stuurt dit verzoekschrift naar de betrokkene die zes weken de tijd heeft om een verweerschrift in te dienen. Een betrokkene kan zich laten bijstaan door een raadsman. De inspecteur kan op het verweerschrift repliceren waarna betrokkene nog kan dupliceren voordat de zaak ter zitting wordt behandeld. Het papieren proces kan een aantal maanden in beslag nemen. De zittingen worden gehouden in de zittingszaal (van oudsher nog van de Raad voor de Scheepvaart) in de Beurs van Berlage in Amsterdam.

Artikel 6 van het EVRM is op het tuchtrecht toepaselijk. Dit betekent dat er onder meer sprake moet zijn van een eerlijk proces met hoor en wederhoor en dat de leden van het Tuchtcollege onafhankelijk en onpartijdig moeten zijn. Niet alle formaliteiten die op grond van artikel 6 EVRM van toepassing zijn op het proces voor de strafrechter gelden op gelijke voet in het proces voor de tuchtrechter. In het Reglement staat dat de betrokkene erop wordt gewezen dat hij niet tot antwoorden verplicht is.

Na de zitting wordt door het college in een overleg bepaald in hoeverre de bezwaren die de inspecteur of klager heeft gemaakt tegen het functioneren van de kapitein/scheepsofficier gegrond zijn, en welke maatregel daarvoor toepasselijk is. Hierbij geldt dat de inspecteur of klager de stelplicht en de bewijslast heeft. Als bewijsmaatstaf geldt dat

met een voldoende/redelijke mate van zekerheid vastgesteld moet worden dat betrokkene zich aan de verweten gedraging schuldig heeft gemaakt. Getoetst wordt of de verweten gedraging, indien bewezen, in strijd is met de eisen van goed zee-manschap. Het oordeel daarover wordt verwoord in de uitspraak die het college publiceert binnen acht weken na de zittingsdatum. De uitspraken van het Tuchtcollege zijn te vinden op de website van het Tuchtcollege: <https://www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl>. Engelse vertalingen zijn te vinden op de Engelse site: <https://www.themaritimedisciplinarycourtofthenetherlands.com>.

Tegen de uitspraken van het Tuchtcollege is hoger beroep mogelijk bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven.

Naar aanleiding van de workshop kwamen de hieronder genoemde punten naar voren. In de eerste plaats of er voldoende bekendheid bestaat met de mogelijkheid voor belanghebbenden om te klagen (over bijv. misstanden aan boord van een schip). Het tuchtrecht voor zeevarenden wordt tot nu toe niet of nauwelijks door (advocaten van) belanghebbenden gebruikt om langs die weg relatief laagdrempelig informatie boven tafel te krijgen die dienstig kan zijn bij het beoordelen van de kans op succes bij bijvoorbeeld een actie tot schadevergoeding. Bij buitenlandse officieren lijkt de sanctie van ontzegging van de vaarbevoegdheid veel minder effectief dan bij Nederlandse officieren. Wellicht kan bij de buitenlandse officieren daarom vaker worden uitgeweken naar (ook) een (forse) geldelijke sanctie.

De Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid legt in art. 69 (vergaande) beperkingen op aan de bewijsgaring. Zo mogen bijvoorbeeld Voyage Data Recorder (VDR)-gegevens niet als bewijs worden gebruikt in tuchtrechtelijke procedures. Algemeen wordt aangenomen dat die gegevens wel in onlastende zin mogen worden gebruikt, maar dit is onvoldoende bekend.

WORKSHOP B

GEVOLGEN VAN EEN TUCHTRECHTELIJKE BEHANDELING EN NAZORG

Geleid door: Leen van der Ende – voorzitter NVKK in samenwerking met Nautilus International en de KVNR.

Wanneer het Tuchtcollege voor de Scheepvaart een zaak in behandeling neemt, heeft dit impact op de betrokkenen. In de deze workshop heeft een panel van kapiteins, officieren en reders die te maken hebben gehad met het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, ervaringen gedeeld. Het doel was het Tuchtcollege van feedback te voorzien, waarmee ze mogelijke verbeteringen kunnen aanbrengen in de organisatie en/of werkwijze. Leen van der Ende introduceerde de workshop met een korte geschiedenis van het Nederlands tuchtrecht voor zeevarenden. De paneldiscussie stond echter centraal. Hierin werden een aantal vragen en stellingen behandeld die betrekking hebben op de begeleiding, impact en (na)zorg van een tuchtrechtelijk proces door het Tuchtcollege.

Uit de bevlogen discussie bleek dat een tuchtrechtelijke procedure grote impact heeft op de betrokkenen. Het is erg lastig dat er vaak veel tijd zit tussen het incident en het ontvangen van een

verzoekschrift; dit kan oplopen tot twee jaar. Gedurende deze periode verricht de betrokkene vaak zijn werk, dit kan zeer belastend voor hem zijn. Door de lange periode tussen het incident en het verzoekschrift, komt het verzoekschrift vaak onvermoed; men verwacht geen onderzoek of tuchtzaak meer. De lange periode tussen het incident en het verzoekschrift maakt het bovendien lastiger zich het incident en relevante details goed te herinneren. Er wordt in dit kader dan ook een oproep gedaan aan de ILT om het onderzoeksproces en samenstellen van het verzoekschrift te versnellen. Daarnaast ligt er een verantwoordelijkheid voor de ILT. Op het moment dat besloten wordt dat de ILT het incident gaat behandelen moet de betrokkene direct worden ingelicht. Er gebeurt nu te veel achter de schermen voordat de betrokkene is ingelicht. Deelnemers aan de workshop benadrukken dat het voortraject en het vooronderzoek een bepalende periode is voor het verdere verloop van de zaak. De betrokkene moet vanaf het begin af aan zich voldoende bewust zijn van de belangen die er voor hem spelen. En weten welke rechten hij heeft, wat hij wel of niet moet zeggen. Ook hierom is het

Panel van workshop B



tijdig inschakelen van een raadsman belangrijk. Het Tuchtcollege kan een rol spelen in een betere begeleiding. Het is beter eerst een vooraankondiging te krijgen, voordat het verzoekschrift op de deurmat valt. Het verzoek is daarnaast om een duidelijke uitleg over de gehele procedure met het verzoekschrift mee te sturen.

Een goede begeleiding gedurende het tuchtproces is erg belangrijk. Het advies is lid te zijn van de vakbond of de NVKK en contact op te nemen met Nautilus International of de NVKK zodra het verzoekschrift binnenkomt. Beide organisaties hebben de ervaring en expertise in huis om een betrokkene te begeleiden. In het beste geval is er ook betrokkenheid en begeleiding vanuit de rederij. Soms faciliteert de rederij een raadsman voor de betrokkene. Omdat de persoonsgegevens van de betrokkene via de reder worden bevestigd/ opgevraagd is de reder vaak eerder op de hoogte van het ingestelde onderzoek door de ILT dan de betrokkene zelf. Het komt ook voor dat er tegengestelde belangen zijn tussen de rederij/ werkgever en betrokkene, ook in die gevallen biedt Nautilus International of de NVKK uitkomst.

Het belang van een goede raadsman wordt benadrukt. Het verzoekschrift is vaak uitvoerig, en het schrijven van een kundig verweerschrift niet goed te doen door een leek. Er wordt daarom gesteld dat

het zonder bijstand van raadslieden eigenlijk niet mogelijk is een goede procedure te hebben. Het is overigens ook in het belang van de rederij om een raadsman in te schakelen.

Kortom, de voorzorg, zorg en nazorg is voor de betrokkenen van enorm belang. Er is een rol weggelegd voor de ILT en het Tuchtcollege als het gaat om de voorzorg en zorg. Zorg van het Tuchtcollege zou kunnen zijn een goede begeleiding en uitleg van het proces. De betrokkene zelf wordt nadrukkelijk geadviseerd begeleiding te zoeken in de vorm van een raadsman (wel of niet via Nautilus International of de NVKK). De rederij zou de betrokkene gedurende het proces moeten ondersteunen, meer aan zorg en nazorg moeten doen en bijvoorbeeld, indien nodig, een psycholoog kunnen inschakelen. Tenslotte wordt opgemerkt dat het Tuchtcollege zich er goed van bewust moet zijn dat een betrokkene geregeld ontslag krijgt na oplegging van een tuchtmaatregel. Zeker als er sprake is van een langdurige ontzegging van het vaarbevoegdheidsbewijs. Staat dit wel in verhouding tot buitenlandse officieren die een tuchtmaatregel krijgen? Zij worden immers minder geraakt door de ontzegging van hun Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs. Er wordt opgemerkt dat dit inmiddels op het netvlies staat van het Tuchtcollege.



Workshop B

WORKSHOP C

VERSCHILLENDE VORMEN VAN ONDERZOEK

Wanneer er een ongeval plaatsvindt aan boord van (Nederlandse) zeeschepen, gaan er bij verschillende organisaties alarmbellen rinkelen. De ILT, de maritieme politie onder leiding van het FP van het OM en de OVV kunnen in zo'n geval onderzoek doen. Een vraag die vaak gesteld wordt is wie wat precies doet en wat het verschil is tussen die onderzoeken?

In deze workshop hebben de sprekers Katja van der Wall (senior inspecteur ILT), Mimi van Hövell tot Westerflier (senior parketsecretaris FP/OM, team Noordzee) en Arzu Umar (onderzoeksmanger OVV) uitleg gegeven over de juridische basis, het doel van de onderzoeken die zij uitvoeren en wat de verschillen zijn tussen de onderzoeken. Er werd meteen met de deur in huis gevallen met een aan de praktijk ontleende casus waarbij een dodelijk ongeval had plaatsgevonden aan boord van een schip. Op deze manier werden de deelnemers getest of zij wisten welke organisaties wanneer in actie komen. Die kennis viel reuze mee!

Samengevat hebben de sprekers vanuit hun achtergrond de volgende uitleg gegeven.

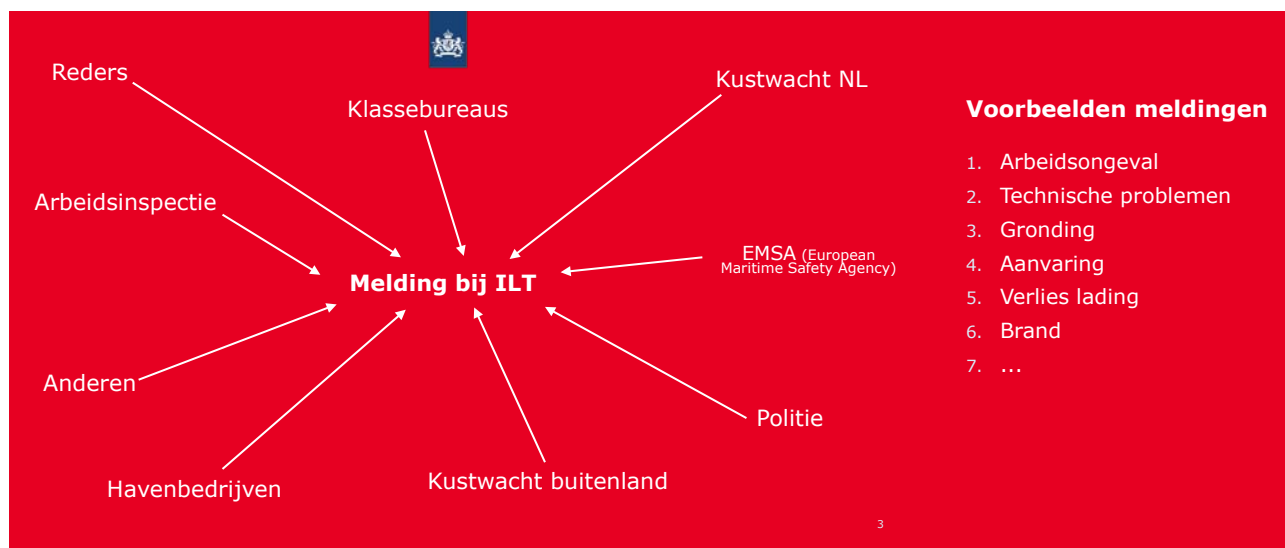
INSPECTIE LEEFOMGEVING EN TRANSPORT

Vanuit verschillende hoeken (bijvoorbeeld reders, kapiteins, de Kustwacht, politie, arbeidsinspectie,

en havenbedrijven) kan bij de ILT een melding binnenkomen van een ongeval of incident. In sommige gevallen geldt een meldplicht. Voorbeelden zijn: gronding, aanvaring, verlies van lading, arbeidsongeval en brand. De ILT registreert de melding, meldt hem eventueel door (bijvoorbeeld aan de OVV, OM, de maritieme politie) en onderzoekt de melding. Bij een onderzoek kan aanvullende informatie worden opgevraagd en kunnen getuigen worden gehoord. Naar aanleiding van het onderzoek kunnen er vervolgstappen ondernomen worden. Een vervolg is bijvoorbeeld het, namens de Minister, indienen van een verzoekschrift bij het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, wanneer er in de ogen van de ILT sprake is van schending van goed zeemanschap. Een andere mogelijkheid is het doorzetten naar het strafrecht (OM) of het bestuursrecht. En soms publiceert de ILT een [Safety improvement sheet](#).

FUNCTIONEEL PARKET / OPENBAAR MINISTERIE

Het FP/OM, team Noordzee behandelt zaken waarbij sprake is van overtreding van regelgeving op het gebied van onder andere milieu, scheepvaart en (vooral) visserij. Het FP is bevoegd om onderzoek te doen naar strafbare feiten van Nederlands gevlagde schepen overal ter wereld



1. Functioneel Parket: Wie zijn wij?



Taken team Noordzee

- alle overtredingen van milieu-, visserij-, verkeers-, arbo- en scheepvaart regelgeving op de Noordzee en op of door Nederlandse schepen elders ter wereld
- Doorgeefluik overige (commune) zaken die spelen op de Noordzee cq. Nederlandse schepen
- Crisisbeheersing

OPENBAAR MINISTERIE

Dia 1 uit de powerpoint presentatie van het Functioneel Parket: wie zijn wij?

3. Incidenten

Stap 1: Vaststellen bevoegdheden
Stap 2: Start onderzoek
Stap 3: Beslismoment: door in strafrecht

Stap 4: Beoordelen zaak

- Optie 1: seponeren (bijvoorbeeld onvoldoende bewijs)
- Optie 2: vervolgen
 - OM legt geldboete op - art. 257a SV
 - OM legt taakstraf op - art. 257a SV
 - Is de passende straf een (voorwaardelijke) gevangenisstraf? Dan dagvaarden en naar de rechter

OPENBAAR MINISTERIE

Dia 3 uit de powerpoint presentatie van het Functioneel Parket: incidenten

en van feiten gepleegd in de territoriale zee. Meldingen komen binnen via de maritieme politie. Allereerst wordt vastgesteld of het FP/OM bevoegd is. Als dat het geval is wordt een onderzoek ingesteld, waarbij de politie onder andere getuigen kan horen, documenten in beslag kan nemen en processen-verbaal van eigen waarnemingen kan

opmaken. Wanneer de zaak binnenkomt bij het FP en er is voldoende wettig en overtuigend bewijs voor een strafbaar feit, kan tot vervolging worden overgegaan. Ook kan voor een andere afdoening gekozen worden door de zaak bijvoorbeeld over te dragen naar de ILT voor het tuchtrecht.



Arzu Umar, Mimi van Hövell tot Westerflier en Katja van der Wall



ONDERZOEKSRAAD VOOR VEILIGHEID

De OVV is gericht op het verbeteren van de veiligheid in Nederland en kijkt daarbij vooral naar die situaties waarbij burgers voor hun veiligheid afhankelijk zijn van de overheid, bedrijven of instellingen. De OVV is onderzoeksplichtig bij (zeer) ernstige incidenten op Nederlands gevlagde schepen wereldwijd en alle schepen in territoriale wateren. De OVV werkt ongeval gebonden en trekt lessen ter lering op basis van onderzoek naar deze incidenten. De onderzoekers mogen de situatie “bevriezen”, hebben toegang tot de plaats van het incident, mogen informatie opvragen, inzien en kopiëren en krijgen ondersteuning door alle diensten. De OVV doet geen uitspraak over schuld of aansprakelijkheid. De rapporten van de OVV worden ter inzage gestuurd aan de partijen die betrokken waren bij het incident. Ook kunnen partijen die bij machte zijn de veiligheid te verbeteren aanbevelingen krijgen. Deze partijen moeten schriftelijk laten weten of en hoe ze de aanbevelingen van de OVV hebben opgevolgd.



De ILT, het FP/OM en de OVV kunnen elkaar tegenkomen aan boord van een schip. Het uitgangspunt is dat ze elkaar helpen in het onderzoek. Wat de maritieme politie heeft onderzocht, mag worden gedeeld met de ILT en de OVV. Andersom zal de OVV geen informatie delen met derden, aangezien deze geheimhouding garandeert aan partijen die meedoen aan onderzoek.

Op de workshop kwam ter sprake dat zodra onderzoeksinstanties zich aan boord melden, het lastig is voor de kapitein en de bemanning om te weten met wie ze van doen hebben en welke bevoegdheden de verschillende organisaties hebben. Ze weten onvoldoende aan wie ze verplicht zijn om gegevens te delen. Mogelijk zal deze workshop dan ook aanleiding zijn voor de verschillende organisaties om verbetering op dit punt na te streven. Aan het einde van de workshop kregen de deelnemers opnieuw een casus voorgelegd. Daaruit bleek dat hun kennis over de organisaties was vergroot. Er kan dan ook worden gesproken van een geslaagde workshop!

WORKSHOP D - DISCUSSIEPANEL

Geleid door: Peter Santema en Albert de Heer, plv. lid Tuchtcollege voor de Scheepvaart en voormalig reder.

Het Tuchtcollege heeft in de afgelopen 12,5 jaar tientallen zaken behandeld tegen kapiteins en scheepsofficieren. Regelmatig wordt daarbij gesproken over “de verantwoordelijkheid van de wal”. Dienen reders en of anderen meer bij het tuchtrecht te worden betrokken? Andere punten van discussie zijn de rol en rechten van de verdediging. Moet er ook tuchtrecht komen voor de binnenvaart? Hoe kan het Tuchtcollege verder bijdragen aan het vergroten van de maritieme veiligheid? In de discussieworkshop gingen we aan de hand van 5 stellingen hierover met elkaar in gesprek.

De discussie wordt aangevangen met de vraag **wie verantwoordelijk gehouden kan worden bij ongelukken en aanvaringen door autonoom varende schepen**. De centrale vraag die tijdens de discussie opkomt is of het schip daadwerkelijk autonoom vaart en met sensoren kan reageren en acteren op de actuele situatie en andere schepen, of dat er een kapitein op het schip of aan de wal aanwezig is met ‘ruling authority’. In dat laatste geval zou het mogelijk kunnen zijn de zaak te behandelen binnen

het tuchtrecht. De Yara Birkeland wordt aangehaald; het eerste elektrische en autonoom varende containerschip in Europa. Het is dus al realiteit. Er wordt geconcludeerd dat er wet- en regelgeving en een juridische definitie van gezagvoerder moet komen voor autonoom varende schepen.

Commerciële en operationele druk bestond altijd al en zorgt voor een “gezonde spanning” tussen de wal en het schip. In de praktijk zien we echter dat er steeds meer en verregaande monitoring en controle komt vanaf de wal. Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om een schip op de seconde te volgen en op afstand in de machinekamer en mee op de brug te kunnen kijken. Steeds vaker horen we, ook tijdens de tuchtzittingen “dat waren orders van de wal”. De tweede vraag luidt daarom: **dienen reders meer bij het tuchtrecht betrokken te worden?** Een deel van de deelnemers voelt hiervoor; juist omdat de reders steeds meer de ‘regelruimte’ bepalen voor de kapitein. Een ander deel stelt dat het tuchtrecht niet voor reders bedoeld is en dat dit zo moet blijven. De reders kunnen wel geraakt worden door het civiel recht. Bovendien kun je geen sancties opleggen aan een rederij. **Hoewel niet iedereen het eens wordt over het antwoord op deze vraag, is men het er wel over**



Albert de Heer leidt de discussie in workshop D

eens dat dat de regelgeving en controle vanaf de wal steeds verder toeneemt. Ook vanuit de terminals en charteraars.

De Wet zeevarenden stelt dat de kapitein en de scheepsofficieren aan tuchtrecht zijn onderworpen. De Wet zeevarenden definieert een scheepsofficier als een lid van de bemanning, niet zijnde de kapitein, die aan boord van een Nederlands schip een functie als stuurman, werktuigkundige, maritiem officier, officier elektrotechniek of radio-operator vervult. Andere zeevarenden met een specifieke functie en veel verantwoording vallen nu niet onder het tuchtrecht. Denk hierbij aan de milieuofficiërs, elektriciens, beveiligingsofficieren, de superintendant maar ook technici niet zijnde werktuigkundige. Zou het vergroten van de doelgroep die onder het tuchtrecht valt een manier zijn de maritieme veiligheid te vergroten? Met andere woorden: **moet de doelgroep die onder het tuchtrecht valt vergroot worden?** De algehele stemming was dat de huidige doelgroep lijkt te volstaan, al kan het nader onderzocht worden. Suggesties die gegeven werden waren de bootsman of voorman (die leidinggeven aan matrozen), andere leidinggevers of cyber-specialisten.

“Er lijkt ruimte voor verbreding. Er zijn nieuwe functies aan boord bijgekomen die invloed hebben op het varen van het schip.”

Nu is het zo dat overtredingen in de binnenvaart door de kantonrechter of door andere bevoegde rechters worden afgehandeld. Behalve een enkel vonnis dat wordt gepubliceerd, horen wij daar verder niets meer van. Indien een schipper/stuurman van een binnenvaartschip handelt in strijd met de regels van goed zeemanschap, zou een tuchtmaatregel van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart dan niet meer op zijn plaats zijn? Zodat we ook hier lering kunnen trekken uit de uitspraken? **Moet er ook tuchtrecht komen voor de binnenvaart? Waarom wel, waarom niet?**

Bijna iedereen is het erover eens dat dit inderdaad een verbetering zou zijn. Er worden verschillende argumenten genoemd. Zo varen er veel schepen op de Nederlandse binnenwateren en er doen zich ernstige incidenten voor. Dat vraagt om lering middels tuchtrecht, met het uiteindelijke doel het

verlagen van de dodelijke ongevallen. Het lerende aspect van het tuchtrecht wordt door verschillende deelnemers genoemd. Nu hoort men te weinig terug over ongevallen in de binnenvaart. Ook wordt er verzocht om strenger te certificeren in de binnenvaart. Daarnaast zijn er sterke overeenkomsten tussen de zeevaart en de binnenvaart; soms heeft de binnenvaart zelfs dezelfde vaargebieden, bijvoorbeeld in de havengebieden.

Er zou wel goed gekeken moeten worden naar de sancties; schorsing van de vaarbevoegdheid is bijvoorbeeld lastig aangezien kapiteins in de binnenvaart vaak op hun schip wonen. Op het moment kunnen alleen boetes opgelegd worden via het strafrecht en er blijkt in de praktijk veel geschikt te worden. Er kunnen ook door de Rijnvaartrechter geen schorsingen van de vaarbevoegdheid worden opgelegd. De OVV is wel bevoegd om onderzoek in te stellen maar er is geen onderzoeksverplichting, dit is voor de zeevaart wel het geval. Een deelnemer vraagt zich af of een onderzoeksverplichting voor de binnenwateren een optie zou zijn?

“Ja, want ook daar kan lading, milieu en het schip in gevaar worden gebracht, en het milieu speelt misschien nog wel een grotere rol in de binnenvaart (denk aan bunkeren)”.

Het recht op verdediging is een natuurrecht en een algemeen rechtsbeginsel dat onder meer is vastgelegd in het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en bijbehorende jurisprudentie. Een belangrijk onderdeel van het recht op verdediging is de ‘wapengelijkheid’, dat is dat alle procespartijen gelijk worden behandeld. De Wet zeevarenden besteedt uitgebreid aandacht aan de procesgang en noemt terloops dat de kapitein of scheepsofficier zich kan laten bijstaan door een raadsman, deze hoeft geen advocaat te zijn. Verder staat er in de Wet zeevarenden dat een raadsman door het Tuchtcollege kan worden geweigerd, blijkbaar zonder opgave van redenen. De Wet en het Reglement van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart is vrij beknopt wat de rechten van de verdediging betreft. De slotvraag is daarom: **moet het Tuchtcollege een rol spelen in het bevorderen van een solide en deskundige verdedigingspraktijk?** Hoewel de borrel inmiddels is begonnen, werd er doorgepraat over deze vraag. **Een tableau van**

raadslieden opstellen wordt geopperd, dat zou met name nuttig zijn voor buitenlandse kapiteins/scheepsofficieren. De timing is hier wel cruciaal. Het Tuchtcollege komt namelijk pas in beeld als het onderzoek van de ILT is afgerond. Is het dan niet te laat om betrokkenen op de raadslieden te wijzen? Zou deze taak niet bij de ILT moeten liggen, omdat die vanaf het begin bij het onderzoek

betrokken zijn? Ook een speciale rechtsbijstandsverzekering voor betrokkenen werd genoemd, bijvoorbeeld voor de gevallen waarin de rederij de raadsman niet wil betalen.

Met dank aan Peter van der Kruit, jurist en bestuurskundige, voor zijn rol in de voorbereiding van de workshop.

WORKSHOP E - VISSERIJ

De workshop werd geleid door Welmoed van der Velde, plaatsvervangend voorzitter Tuchtcollege en lector maritiem recht bij NHL Stenden Hogeschool en Simon Kramer, lid Tuchtcollege voor de Scheepvaart en Nautisch docent bij opleidingsinstituut Scheepvaart en Transport College (STC).

In een presentatie gaven Welmoed en Simon een toelichting op ondernemerschap en innovatie binnen de sector visserij. Zij melden dat er in korte tijd drie kotters onder Nederlandse vlag zijn gezonken. De UK 171, de UK 165 en de UK 160. Dit geeft reden tot zorg over de veiligheid binnen de visserijsector. De OVV heeft onderzoek gedaan naar de oorzaak van de incidenten met de genoemde kotters.¹

Simon legde uit dat er de afgelopen vijftien à twintig jaar sprake is van een efficiencyslag binnen de sector die een keerzijde kent. “Er wordt steeds meer gevraagd van kleinere schepen. De verwachting van een 24 meter schip (die bijvoorbeeld de fly-shoot visserij uitoefent) is dat er dezelfde omzet wordt gegenereerd als met een schip van 40 meter dat actief is in de boomkorvisserij. Kleinere sche-

pen, minder kosten, minder bemanning, maar wel grotere vistuigen. Efficiency kan dan ten koste gaan van veiligheid.”

Er wordt op verschillende manieren gevestigd waarbij er veelal verschillende vistuigen tegelijkertijd aan boord zijn. Soms is dat te veel voor een (kleinere) kotter, waardoor er veiligheidsrisico's ontstaan voor de opvarenden. In één van de genoemde gevallen kapseisde een kotter door een technisch mankement. Een lenspomp was verstopt geraakt, er kwam te veel water binnen wat voor stabiliteitsproblemen zorgde, waardoor het schip is gekapseisd. Ook bij de andere genoemde kotters was er sprake van stabiliteitsproblemen. Er dient blijvende bewustwording bij schippers en bemanning te zijn over dit soort gevaren zodat die in de toekomst kunnen worden voorkomen.

De incidenten laten zien dat het zinken van een vissersschip ernstige gevolgen kan hebben. De OVV concludeert in de onderzoeken dat bij asymmetrische beladingstoestanden de stabiliteit snel en gevaarlijk kan verslechteren. Daarnaast concludeert de OVV dat het niet meenemen van stabiliteit in asymmetrische beladingstoestanden bij ontwerp, certificering en in de visserijopleiding heeft bijgedragen aan het verborgen blijven van de risico's.

¹ [Kapseizen en zinken viskotters - Lessen uit de voorvallen met de UK-165 Lummetje en de UK-171 Spes Salutis - Onderzoeksraad](#)



Plv. voorzitter Welmoed van der Velde en lid Simon Kramer leiden de workshop visserij

In deze workshop is gesproken over de rol die het Tuchtcollege speelt bij het vergroten van de veiligheid in de visserij. De onderstaande twee vragen stonden hierin centraal:

- Hoe moet het begrip goed zeemanschap worden ingevuld om kapseizen en andere incidenten in de visserij te voorkomen?
- Welke soort visserijzaken zou de inspecteur moeten en kunnen aandragen bij het Tuchtcollege? Wat zijn de reden(en) waarom het aandragen van dergelijke zaken tot op heden niet goed op gang komt?

Beide vragen werden verdeeld over twee subgroepen en in brainstormsessies werd er gezocht naar de oorzaken en mogelijke oplossingen. Na afloop werden de vragen plenair behandeld.

GOED ZEEMANSCHAP

Naast efficiencyproblematiek lijken vermoeidheid, onderbezetting op de brug en te weinig kennis over de stabiliteit oorzaken te zijn van ongevallen op visserij schepen. Met betrekking tot vermoeidheid zou een rusttijden systeem zoals in de Koopvaardij of Offshore een optie kunnen zijn.

Hoewel familie-visserijbedrijven veiligheid hoog in het vaandel hebben staan, lijkt dat regelmatig op gespannen voet te staan met meer commerciële overwegingen. Veel visserij schepen varen binnen een 'maatschap' waarbij ieder lid een evenredig deel van de opbrengst van de vangst incasseert. Dit systeem kan het nemen van onveilige beslissingen in de hand werken. Als de visvangst goed is,

is dat vaak het enige wat telt en wordt er niet altijd naar andere veiligheidsfactoren gekeken. Vissers dienen zich meer bewust te zijn van de risico's en van de manier waarop die risico's te beperken zijn. Het bewustzijn over wat wisseling van tuig doet met de stabiliteit moet vergroot worden. De ILT gaf aan dat (grote) verbouwingen aan een schip veelal niet worden doorgegeven.

Uit het gesprek kwam een aantal aanbevelingen:

- Preventief controleren: in samenwerking met de Kustwacht door de ILT steekproefsgewijs visserij schepen op zee bezoeken om te controleren of aan alle veiligheidsvoorschriften is voldaan.
- Het aanbieden van opleidingen voor ervaren vissers in de vorm van een verplichte opfriscursus naar voorbeelden uit de koopvaardij. Dit dient bekeken te worden vanuit internationaal perspectief. Er zou kunnen worden gekeken hoe andere landen dit oppakken. Er zou wellicht contact kunnen worden gezocht met de European Bottom Fisheries Alliance (EBFA), een organisatie die op Europees niveau de belangen van 7000 schepen en ca 20.000 vissers vertegenwoordigt². Binnen dit platform zou samen met andere visserij landen kunnen worden gebrainstormd en al bestaande kennis met elkaar gedeeld kunnen worden. Verder is de organisatie Pro Sea met haar visserijplatform "Vistikhetmaar"³ al begon-

² EBFA – European Bottom Fisheries Alliance (bottomfishingalliance.eu)

³ Vistikhetmaar - vistikhetmaar.nl

Brainstormsessie workshop visserij



nen met het op de agenda zetten van dit onderwerp. Het eerste overleg tussen het bedrijfsleven en de scholen heeft al plaatsgevonden. Sturing vanuit de overheid is hier wenselijk. Voldoende budget kan een bottleneck zijn, waarbij het project verwatert.

- Met name voor kleinere schepen dient een beter systeem te worden ontwikkeld om de rusttijden te controleren, zodat die niet overschreden worden en er geen oververmoeidheid ontstaat.
- Certificering van hellingproeven en stabiliteit.
- Licenties van het type visserij dat vanuit een schip gevoerd mag worden moeten beter worden gecontroleerd.

VISSERIJZAKEN BIJ HET TUCHTCOLLEGE

Zaken waarin ‘goed zeemanschap’ een rol speelt, lenen zich er bij uitstek voor om aangedragen te worden bij het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, al is het maar vanuit bewustwordingsperspectief. Als reden waarom geen zaken aangedragen worden geeft de ILT aan dat indien het OM of de OVV een incident onderzoekt, de ILT hier niet meer op acteert. Daarnaast worden er volgens de ILT veel incidenten niet gemeld.

Verder kwam de veranderde rol van de ILT inspecteurs ter sprake. Door personeelsgebrek en bezuinigingen komen de inspecteurs nu te weinig met een RHIB-motorboot direct aan boord van de visserij schepen om te controleren hoe het met de

veiligheid gesteld is. Waar vroeger de inspecteurs de vissers kenden, is dat nu minder het geval. Dit gaat ten koste van de veiligheid. Tenslotte dienen incidenten niet alleen bij de Kustwacht maar ook bij de ILT gemeld te worden. En dan zijn er nog de ‘near misses’ waarbij een incident ternauwernood voorkomen is. Ook deze gevallen dienen gemeld te worden bij de ILT – en kunnen mogelijk tot een tuchtzaak leiden – om zo bewustwording te creëren bij de vissers en een veiligere werkwijze te stimuleren. Voorts zou onderzocht zou kunnen worden hoe de samenwerking tussen de Kustwacht en de ILT verstevigd kan worden. Een van de vragen zou daarbij kunnen zijn in hoeverre meldingen van ongevallen en overtredingen die binnenkomen bij de Kustwacht gedeeld kunnen worden met de ILT.

Samenvattend is het wenselijk om door middel van een klankbordgroep het hele veiligheidsdossier van de visserijsector nog eens kritisch tegen het licht te houden, waarbij bovengenoemde onderwerpen aan de orde komen. Partijen van verschillende ministeries, de scholen, het bedrijfsleven (met wellicht positieve feedback uit andere sectoren) en (internationale) visserijorganisaties zouden hier met elkaar over moeten brainstormen. Met als doel voor de toekomst een veilige sector te bouwen die zich bewust is van de risico’s.

WORKSHOP F - ONDERWIJS

Centraal in de workshop Onderwijs stond de vraag wat het maritieme onderwijs moet doen om de veiligheidscultuur aan boord te verbeteren. Nautisch docent Jan Martin Muntendam, student Maritiem Officier Gerben en Welmoed van der Velde, begeleiden de workshop.

Jan Martin Muntendam liet zien wat het onderwijs op dit moment doet op het gebied van veiligheid aan boord. Hij gaf een inleiding op de huidige vakken binnen de HBO opleiding Maritiem Officier en de betekenis van deze vakken voor de veiligheid en veiligheidscultuur aan boord. Jan Martin introduceerde de vakken Cargo Handling, Navigation, Electrical and control systems, Marine engineering en Knowledge & Skills. Vervolgens deed student Gerben verslag van zijn ervaringen tijdens zijn stage aan boord. Hieruit bleek dat de praktijk soms weerbarstiger is dan de theorie. Gerben liet zien dat een goede veiligheidscultuur vereist dat bemanningsleden elkaar kunnen aanspreken op gedrag en dat aan feedback gevolg wordt gegeven.



Nautisch docent Jan Martin Muntendam leidt de workshop onderwijs in

Na deze inleidingen vond een bevlogen discussie plaats tussen de deelnemers afkomstig uit de maritieme praktijk, het onderwijs, de rechtspraak en de overheid over de vraag hoe de veiligheidscultuur aan boord kan worden verbeterd. Deze discussie onder leiding van Welmoed mondde uit in een aantal aanbevelingen:



- Negatieve stage-ervaringen met betrekking tot de veiligheidscultuur aan boord, moeten door de opleidingen actief teruggekoppeld worden aan de rederijen.
- Organiseer een driehoek tussen de stagecoördinator van de opleiding, management van de rederij en het schip voor goede communicatie over de stages. De stagebegeleider vanuit de opleiding vervult hier een belangrijk rol bij het contact tussen de rederij, de opleiding en de student.
- Leer studenten medestanders zoeken aan boord en binnen de rederij.
- Laat de managementcursus zoals die voorheen gold terugkeren voor zeevarenden met ervaring voordat ze kapitein worden.

Welmoed merkt op dat er een positieve ontwikkeling gaande is waarin het belang van sociale veiligheid aan boord – zeker voor stagiaires – steeds meer aandacht krijgt binnen de sector en in het onderwijs. Naar aanleiding van de uitkomsten

van de workshop is contact gelegd met de stage coördinatoren van de vier hogere zeevaartscholen. Zij onderschrijven het belang van goede voorlichting voorafgaand aan de stage en een gesprek met de studieloopbaanbegeleider na afloop van de stage waarin actief wordt gevraagd naar de sociale veiligheid aan boord en waarin de student zijn of haar ervaringen kan delen. Afgesproken is dat deze zeevaartscholen de stage-ervaringen (AVG proof) onderling gaan delen om hiervan te leren. Het onderwerp sociale veiligheid heeft ook internationaal de aandacht. Binnen de International Maritime Organization (IMO) heeft een werkgroep in 2022 de opdracht gekregen “zich te richten op pesten en intimidatie in de maritieme sector, met inbegrip van aanranding en seksuele intimidatie, met het oog op het geven van aanbevelingen voor toekomstige stappen, waaronder de ontwikkeling van regelgeving, beleid en bewustwordingscampagnes, gericht op het rapporteren en aanpakken van deze zaken.”

HET VERVOLG

Op 9 september 2022 kwamen de voorzitters, secretarissen, het secretariaat en een aantal bij het jubileum betrokken leden van het Tuchtcollege bij elkaar om te bespreken wat er gedaan kan worden met de ontvangen feedback van het jubileum. Met sommige punten kan het Tuchtcollege zelf aan de slag, andere uitkomsten worden teruggegeven aan de ketenpartners.

De opvallendste uitkomst van het jubileum is het unanieme verzoek uit workshop D om de binnenvaart onderdeel te laten zijn van de tucht-rechtspraak. Dit onderwerp komt niet uit de lucht vallen. In de vakbladen is de laatste tijd aandacht besteed aan de toename van het aantal ongevallen in de binnenvaart. Ook de OVV besteedt in de 14e editie (januari – juli 2022) van hun ‘Rapportage Ongevallen Scheepvaart’ uitgebreid aandacht aan meldingen uit de binnenvaart. Zij benadrukken daarin de overeenkomsten tussen de incidenten in de zeescheepvaart en de binnenvaart, en het gezamenlijke gebruik van de binnenwateren. Omdat het belangrijk is ook lering te trekken uit de voorvallen in de binnenvaart gaat de Onderzoeksraad meer aandacht geven aan de binnenvaartsector. Het is niet aan het Tuchtcollege om tuchtrecht voor de binnenvaart op de politieke agenda te krijgen, maar wel zullen we voor deze ontwikkeling aandacht blijven vragen.

Hieronder volgt een samenvatting van de gegeven feedback en geven we suggesties aan onszelf en de ketenpartners om hier mee verder te gaan.

RECHTSBIJSTAND

Uit workshop A kwam naar voren dat bij belanghebbenden onvoldoende bekend is dat men een klaagschrift kan indienen bij het Tuchtcollege. Hier is in de afgelopen 12,5 jaar pas 2 keer gebruik van gemaakt. Ook de mogelijkheid voor betrokkenen/ raadslieden om VDR-data als ontlastend bewijs te gebruiken lijkt weinig bekend. Dit geldt ook voor de mogelijkheid voor een rechtsbijstandsverzekering. Het verzoek aan Nautilus International en de NVKK is om hieraan meer bekendheid te geven.

Ook het Tuchtcollege zelf gaat hier een rol in spelen (zie hiervoor de laatste alinea).

Naar aanleiding van workshop B waarin het belang van rechtsbijstand werd benadrukt, heeft het Tuchtcollege een inventarisatie gemaakt van de uitspraken van het Tuchtcollege (2011 t/m 2021), om uit te zoeken hoe vaak er rechtsbijstand werd verleend. In deze periode waren precies de helft van alle betrokkenen van buitenlandse afkomst. Van de buitenlandse betrokkenen hebben 9 van de 46 bijstand gehad. Bij de Nederlandse betrokkenen zijn dit er aanzienlijk meer, 34 van de 46. Tegen 1 Nederlandse betrokkene is verstek verleend, bij de buitenlandse betrokkenen waren dat er 30! In 2021, het jaar dat het Tuchtcollege vanwege Corona online zittingen is gaan houden, is er geen enkele verstekzaak geweest, ondanks het feit dat er 8 betrokkenen van buitenlandse afkomst waren. Deze informatie benadrukt het belang om meer voorlichting aan betrokkenen te gaan geven over de mogelijkheden van rechtsbijstand, in het bijzonder voor buitenlanders. En dat de mogelijkheid tot online zittingen het aantal verstekzaken naar verwachting flink zal terugbrengen.

ONDERZOEK EN OPSTELLEN VERZOEKSCHRIFT:

Vanwege de steeds groter wordende rol van de rederijen, zie verslag workshop D, en ook omdat het vaak ter sprake komt tijdens de zittingen, is het verzoek aan de ILT of de rol van de reder beter onderzocht kan worden tijdens het onderzoek. In veel gevallen zal dit een completer beeld geven van het voorval.

Uit workshop B kwam verder naar voren dat het verzoekschrift voor betrokkenen soms uit de lucht komt vallen, omdat het kan gaan om een incident van 1 tot 2 jaar terug. Men vroeg zich af waarom het zo lang duurt om een verzoekschrift samen te stellen. Deze vraag wordt doorgespeeld naar de ILT.

VOORSTEL WETSWIJZIGING

Om gehoor te geven aan de wens dat betrokkenen meer invloed krijgen op het vooronderzoek

heeft het Tuchtcollege een voorstel ingediend om in het hoofdstuk over het tuchtrecht in de nieuwe Wet bemanning zeeschepen op te nemen dat een betrokkene, raadsman, klager, de ILT (namens de minister) aan het Tuchtcollege kunnen verzoeken om een vooronderzoek te doen. Dit kan nadat het Tuchtcollege de zaak in behandeling heeft genomen, bijvoorbeeld na ontvangst van het verzoekschrift, maar ook later in het proces. Het onderzoeks-kader blijft het verzoekschrift en de bezwaren van de inspecteur of klager hierin. Een gemotiveerd verzoek tot het instellen van een vooronderzoek kan dan bij de voorzitter van het Tuchtcollege ingediend worden. Dit is bijvoorbeeld gebeurd bij de Coral Patula (behandeling 2018 – 2019) waar in het kader van het vooronderzoek twee getuigen gehoord zijn voorafgaand aan de zitting. Formeel kan een vooronderzoek ook leiden tot een schikking.

Verder heeft het Tuchtcollege een voorstel ingediend om een bijzondere voorwaarde te kunnen verbinden aan het opleggen van een voorwaardelijke maatregel. Te denken valt bijvoorbeeld aan cursussen m.b.t. alcoholmisbruik.

ONDERZOEK TER PLAATSE

In workshop C kwam ter sprake dat het lastig is voor de kapitein en de bemanning om te weten met wie ze – na een incident en tijdens het onderzoek ter plaatste – van doen hebben aan boord en welke organisatie welke bevoegdheden heeft. Ze weten niet aan wie ze verplicht zijn om gegevens te geven. De inspecteurs van de ILT hebben dit inmiddels opgepakt en gaan langs de zeevaartscholen om hier voorlichting over te geven.

TER BESPREKING MET DE KVNVR

Vraag aan de KVNVR is hoe de rederijen omgaan met de informatie dat er een onderzoek loopt naar een van hun werknemers. Wat doen zij of kunnen zij doen aan de zorg en nazorg aan de betrokkene? Zijn de mogelijkheden van een rechtsbijstandsverzekering voldoende bekend bij de leden?

Met de KVNVR, de NVKK, de Nederlandse Vereniging voor Vervoerrecht (NVV) en Nautilus International gaat het Tuchtcollege verder bespreken hoe betere bekendheid gegeven kan worden aan zeevarenden over de mogelijkheden tot rechtsverzekering en rechtsbijstand.

VISSERIJ

Uit de serie aanbevelingen uit workshop E (zie hiervoor het verslag) en de evaluatie komen een aantal concrete verzoeken aan het ministerie en de ILT naar voren. In verband met de lange vaartijden door sommige vissers wordt het ministerie gevraagd de maximum vaartijden ook in te stellen voor de Waddenzee. Verder wordt het ministerie geadviseerd een opfriscursus voor vissers verplicht te stellen.

Daarnaast is het verzoek aan de ILT om preventief te controleren. Steekproefsgewijs zou de ILT visserij schepen op zee kunnen bezoeken om te controleren of aan alle veiligheidsvoorschriften is voldaan. Een meldingsverplichting van incidenten en ‘bijna-incidenten’ bij zowel de Kustwacht als de ILT, zal het aantal visserij zaken bij het Tuchtcollege doen toenemen en daarmee de bewustwording over de risico’s op en het voorkomen van ongevallen doen vergroten. Tenslotte werd tijdens de evaluatie nagedacht over een sterkere samenwerking tussen de Kustwacht en de ILT. Een van de vragen daarbij is in hoeverre meldingen van ongevallen en overtredingen die binnenkomen bij de Kustwacht gedeeld kunnen worden met de ILT.

Aan de visserij colleges rest dan nog de vraag – wellicht ten overvloede – aan hun studenten het belang mee te geven meldingen te doen van ongevallen en ‘bijna-incidenten’, mochten deze zich in hun (toekomstige) loopbaan voordoen.

HET TUCHTCOLLEGE

Uit het jubileum en de evaluatie is duidelijk geworden dat de informatievoorziening voor betrokkenen verbeterd moet worden. Het Tuchtcollege wil hieraan bijdragen door een document op te stellen waarin uitgebreide informatie staat over het gehele tuchtrechtproces, de rechten en de plichten en de opties die er voor de betrokkenen zijn zodra het verzoekschrift is ontvangen. Er zal in het document doorverwezen worden naar de verschillende instanties voor advies, begeleiding, rechtsbijstand en er zal gewezen worden op de mogelijkheden van een rechtsbijstandsverzekering. Het Tuchtcollege gaat de komende tijd in gesprek met de relevante partners om tot een goed informatiedocument te komen, dat ook naar het Engels vertaald zal worden. Het informatiedocument zal dan in de toekomst tegelijk met het verzoekschrift naar de betrokkenen

toegestuurd worden en zal op de website van het Tuchtcollege gepubliceerd worden.

De mogelijkheden van het indienen van een klaagschrift, het aanvragen van een vooronderzoek en de mogelijkheid om in ontlastende zin gebruik te mogen maken van VDR-data, zullen door het Tuchtcollege beter onder de aandacht gebracht moeten worden.

Kort voordat het verzoekschrift naar de betrokkene verstuurd wordt, neemt het secretariaat tegen-

woordig telefonisch contact op met de betrokkene. Het secretariaat kondigt het toezenden van het verzoekschrift aan en legt de procedure alvast telefonisch uit en zorgt daarmee voor een zachtere landing van het verzoekschrift. Het idee is dat door deze persoonlijke benadering de betrokkene makkelijker contact zal opnemen met het secretariaat bij vragen of onduidelijkheden. Het belang van deze aanpak is tijdens het jubileum benadrukt en zal daarom bestendig en geformaliseerd worden.

JUBILEUM Tuchtcollege voor de Scheepvaart viert 12,5-jarig bestaan

‘Goed zeemanschap staat

Door Bart Oosterveld

Coronaperikelen hadden een jubileumviering de afgelopen twee jaar tot twee keer toe onmogelijk gemaakt. Maar vrijdag 1 juli was het toch zover. Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart vierde haar 12,5-jarig bestaan – op de kop af, dat dan weer wel.

De stemming onder de meer dan 100 gasten zat er direct goed in. Dat had ongetwijfeld met de uitstekende voorbereiding te maken. Een recept voor een geslaagde bijeenkomst: houd de genodigden in de weken vooraf op de hoogte, heet iedereen bij de ingang hartelijk en persoonlijk welkom en zorg dat alles klopt. Biedt de gasten een niet te zwaar, maar toch uitdagend programma aan, en zorg voor perfecte catering. Oh ja, en een mooie locatie helpt ook mee. Maar die hebben ze bij het Tuchtcollege, waarvan ook de rechtsvoorgangers al in de prachtige Beurs van Berlage waren gevestigd.

Gemêleerd

Voorzitter Peter Santema van het Tuchtcollege, in het dagelijks leven rechter bij de rechtbank in Rotterdam, toonde zich in zijn welkomstwoord duidelijk opgelucht dat het er eindelijk van kon komen, na twee jaar van uitstel. ‘We hebben een heel gemêleerd gezelschap vandaag. We hebben vertegenwoordigers van het ministerie, van het ILT, van het OVV, van het functioneel parket, collega’s van de maritieme kamer, de advocatuur, de kapiteinsvereniging, de redersvereniging, Nautilus. En heel veel mensen uit het onderwijs.’ Die straalden ook uit zin te hebben in het programma: zes workshops over zaken die met het Tuchtcollege te maken hebben, zoals de rol en werkwijze, de gevolgen van een tuchtrechtelijke behandeling en de nazorg en de verschillende vormen van onderzoek die tegelijk kunnen spelen.

Eerst nog wat over het instituut zelf. Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart is een vorm van interne rechtspraak voor de zeevaart. Leden van het Tuchtcollege gaan uit van goed zeemanschap. ‘Goed zeemanschap staat niet in de wet gedefinieerd’, dus is een ervaren oordeel noodzakelijk wanneer er zich aan boord een aanvaring of een ernstig ongeval voordoet. De-

„
‘Moet er niet ook
tuchtrecht komen
voor de binnenvaart?’

genen die (mogelijk) verantwoordelijk zijn, worden beoordeeld door collega’s. De leden van het Tuchtcollege (de ‘rechters’) zijn kapiteins, schippers in de zeevisserij en boordwerktuigkundigen. Verder is er een grote pool aan plaatsvervangende leden. De eis van het dichtbij de praktijk staan is zelfs zo strikt, dat van de leden wordt geëist dat ze hun vaarbevoegdheid hebben. Indien die vervalt, moet het lid het Tuchtcollege verlaten. Hoe wrang dat voor sommigen ook kan zijn.

Schorsing

Het Tuchtcollege kan optreden in zaken die zijn voorgevallen aan boord van alle Nederlandse schepen. De gedaagde hoeft niet per se de Nederlandse nationaliteit te hebben. De laatste jaren groeide



het aantal Russische en Oekraïense kapiteins dat werd gedaagd. Soms werden die via een beeldverbinding bij de zitting betrokken. In verband met de oorlog zal hun aandeel ongetwijfeld weer afnemen. Het Tuchtcollege heeft de bevoegdheid een oordeel te vellen en straffen op te leggen. De straf kan bestaan uit een waarschuwing of een berisping, een geldboete of een schorsing van de vaarbevoegdheid. Een geldboete is maximaal 4500 euro, een schorsing maximaal twee jaar. Beide kunnen ook voorwaardelijk worden opgelegd.

Workshops

Na het voorwoord en een verfrissing kon iedereen zich naar de gekozen workshops begeven. Dat betekende tevens een interessan-

niet in de wet gedefinieerd'



Voorzitter Pieter Santema van het Tuchtcollege.



Arzu Umar, Mimi van Hövell en Katja van der Wall.

te speurtocht door de Beurs van Berlage, waar over ieder detail is nagedacht en waar elk wandtegetje speciaal passend op maat lijkt te zijn gebakken. Alle workshops waren ongetwijfeld interessant, maar elke gast had zich maar voor twee bijeenkomst mogen inschrijven. Interessante materie is, wanneer onderzoeken van verschillende diensten samenlopen. Want het gebeurt regelmatig dat verschillende organisaties zich melden wanneer er ergens aan boord een incident heeft plaatsgevonden. Wat gebeurt er dan? Wie gaat er voor in het onderzoek? Is er iemand leidend? Hierover werden we bijgepraat door: Katja van der Wall, senior inspecteur van de ILT, Mimi van Hövell, senior parketsecretaris bij het functioneel parket en Arzu Umar,

onderzoeksmanager bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Geheimhouding

Van dit drietal is Van der Wall degene die vanuit haar positie bij de ILT zaken aandraagt bij het Tuchtcollege. Zij is de verzoeker die de betrokkene 'aanklaagt' en het college om een oordeel vraagt. Haar twee collega's hebben andere rollen: het OM van Van Hövell voor het strafrecht, het OVV van Umar voor onderzoek naar veiligheid. Maar ze kunnen elkaar inderdaad aan boord tegenkomen. Uitgangspunt is, dat ze elkaar helpen in het onderzoek.

Er is één belangrijke beperking: de OVV garandeert partijen die meedoen aan onderzoek geheimhouding. Daarom kan de OVV wel aansluiten bij een verhoor van de



Het Tuchtcollege en haar voorganger de Raad voor de Scheepvaart spreken al sinds 1914 recht in de Beurs van Berlage in hartje Amsterdam. Foto's Bart Oosterveld

maritieme politie, maar kan dat andersom niet. Daar wordt heel praktisch mee omgegaan, volgens het drietal: de OVV luistert als het zo uitkomt mee met het verhoor van de anderen.

Binnenvaart

In een panel onder leiding van oud-reder Albert de Heer werd gediscussieerd over twee onder-

werpen die je gerust controversieel kunt noemen.

Ten eerste: wie heeft de verantwoordelijkheid voor een schip bij autonome vaart? Ten tweede: zou er niet ook tuchtrecht moeten komen voor de binnenvaart? Laat ik u geruststellen, de deelnemers aan de workshop hadden voor geen van beide vragen een pasklaar antwoord.



Met dank aan alle deelnemers en aan iedereen die op een actieve manier heeft bijgedragen, in het bijzonder aan: Hans van der Klooster, Leen van der Ende, Niels van de Minkeles, Arie den Hollander, Hendrik-Jan Jellema, Willem Grooff, Alex van Binsbergen, Daan Roest, Marco van Rijsinge, Jelle de Boer, Mieke den Hollander, Edwin Kleingeld, Katja van der Wall, Berno van Geest, Mimi van Hövell tot Westerflier, Arzu Umar, Ron Damstra, Albert de Heer, Peter van der Kruit, Welmoed van der Velde, Simon Kramer, Kiki Bouchla, Karin de Ridder, Gerben, Jan Martin Muntendam, Toine Barten, Noortje Dooting, Han Ijpma en Brigit Gijsbers.

COLOFON

Jubileumuitgave 12,5 jaar Tuchtcollege voor de Scheepvaart
December 2022

Samenstelling: Lotte Batelaan in samenwerking met o.a. Kiki Bouchla, Ellis Doeve, Peter Santema en Welmoed van der Velde

Eindredactie: Noortje Dooting

Fotografie: Julie Hrudova

Vormgeving: Ingeborg Seelemann, Ruparo - Ontwerp en digitaal drukwerk

www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

www.themaritimedisciplinarycourtofthenetherlands.com

NB: in de gevallen dat er een mannelijke vorm in deze uitgave is opgenomen (bijvoorbeeld 'raadsman') bedoelen we nadrukkelijk ook het vrouwelijke en gender-neutrale equivalent. Dit geldt voor alle aanspreekvormen en persoonlijk voornaamwoorden die gebruikt zijn.