

TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAARVERSLAG 2014



**TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART**



JAARVERSLAG 2014

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Damrak 387, 1012 zj Amsterdam

Telefoonnummer : 020 - 622 04 77

E-mailadres : secretariaat@tuchtcollegevoordescscheepvaart.nl

Website NL : www.tuchtcollegevoordescscheepvaart.nl

Website ENG : www.themaritimedisciplinarycourtofthenetherlands.com

INHOUD

Algemeen	4
Nieuwe zaken	6
Gepubliceerde uitspraken van Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2014	7
Koopvaardij	7
Visserij	15
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart	
per 1 januari 2014	19
per 1 januari 2015	21



ALGEMEEN

In 2014 publiceerde het Tuchtcollege voor de Scheepvaart twaalf uitspraken. Het betrof onderscheidenlijk een aanvaring met een platform, een verlies van deklading als gevolg van een sterke slagzij ontstaan tijdens een draai, een gronding, een aanvaring tussen twee koopvaardij schepen, een varen onder invloed van medicijnen of alcohol, een gevaarlijk scheefvallen van het schip veroorzaakt door een verpappende lading, een olievertreiniging tijdens bunkeren, een niet varen overeenkomstig de in het verkeerveiligheidsstelsel geldende voorschriften, een varen in de veiligheidszone van een windmolenpark en een dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van een zelfvarende drijvende bok. De uitspraken worden verderop in het verslag op hoofdpunten weergegeven. Zie de rubrieken “Koopvaardij” en “Visserij”.

Mei 2014 trad de wet tot wijziging van de Wet zeevarenden (hierna Wz) in werking. De wijziging bracht onder andere met zich dat het aantal “koopvaardij leden” toenam met vier leden en vier plaatsvervangende leden. De nieuwe leden zijn de kapiteins E.R. Ballieux, R.A. Oppelaar, R.E. Roozendaal en C.R. Tromp. De nieuwe plaatsvervangende leden zijn de scheepsofficieren S.M. den Heijer, T.W. Kanders, P.H.G. Schonenberg en kapitein D. Roest. De benoeming geldt met ingang van 1 mei 2014 tot en met 31 december 2017. De uitbreiding is gelegen in het feit dat rekening houdend met de wettelijke vaartijdeis veelal varende kapiteins en scheepsofficieren benoemd zijn. De regelmatige afwezigheid van de leden als gevolg van hun beroepsuitoefening maakt het voor het Tuchtcollege soms lastig om een college te vormen met vijf leden.

Geschrap is de wettelijke bevoegdheid van het Tuchtcollege om uit eigen beweging een zaak aanhangig te maken. Dit omdat die bevoegdheid in strijd is met artikel 6 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. In een dergelijke situatie zou de onpartijdigheid van het Tuchtcollege ver te zoeken zijn, vandaar dat het Tuchtcollege al geen gebruik maakte van deze bevoegdheid en heeft verzocht deze bevoegdheid te schrappen.

Voorts is de Wz aangepast op het punt van de bevoegdheden van de vooronderzoeker van het Tuchtcollege. Die bevoegdheden zijn verruimd. De termijn tussen de oproep voor de zitting en de zitting zelf is verlengd van tenminste twee weken naar minimaal vier weken. Dit in verband met het feit dat de twee weken termijn niet toereikend is gebleken voor kapiteins en scheepsofficieren die in het buitenland verblijven. Ook kan nog worden vermeld dat thans expliciet in de Wz wordt bepaald dat een zaak ter zitting bij verstek behandeld kan worden. Daarvoor leidde het Tuchtcollege zijn bevoegdheid hiertoe af uit artikel 55q, eerste lid Zeevaartbemanningswet, thans Wet zeevarenden.

In 2014 nam Inspecteur voor de Scheepvaart, de heer E.J. van Leeuwen, afscheid van het Tuchtcollege. Dat gebeurde op 16 mei, na afloop van de zittingen inzake de Lady Anneke en de Crown Mary. Het was tevens zijn laatste werkdag bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) te Rotterdam. Hij was negen jaar Inspecteur voor de Scheepvaart bij de Raad voor de Scheepvaart en daarna ruim vier jaar, ingaande 2010, bij het Tuchtcollege.

De wet van 2014, houdende wijziging van de Zeevaartbemanningwet in verband met de invoering van de tuchtrechtspraak voor zeevarenden omschrijft het doel van het “maritieme” tuchtrecht als volgt: “Een wettelijk geregeld tuchtrecht strekt tot waarborging van een goede, aan de eisen van het openbaar belang ontleende, beroepsuitoefening.” De heer Van Leeuwen heeft in de afgelopen jaren ruimschoots aan dit doel zijn bijdrage geleverd. Bij zijn nieuwe functie, Manager Zeevaart bij het Scheepvaart en Transport College (STC) te Rotterdam, wenst het Tuchtcollege hem veel succes. De heer Van Leeuwen werd opgevolgd door de heer ing. M. Schipper. Hij is verbonden aan de Inspectie Leefomgeving en Transport te Rotterdam, sectie Scheepvaart-Analyse, Ontwikkeling en Ongevallenonderzoek, als senior Inspecteur/Ongevallenonderzoeker.

Per 1 januari 2014 werden benoemd als plaatsvervangende leden de heer T. Hamburger, hydrograaf, en de heer J. Preesman, waterbouwkundige. Per 24 september 2014 werd aan de heer I.G. Bakker, schipper ter Zeevisserij, plaatsvervangend lid, eervol ontslag verleend wegens persoonlijke omstandigheden. In zijn plaats werd per 24 september 2014 als plaatsvervangend lid benoemd de heer J.L. Schot, schipper ter Zeevisserij.


Mevrouw R. Niamat, administratief medewerker bij het college, bereikte in 2014 haar pensioenge-rechtigde leeftijd. Het Tuchtcollege dankt haar voor haar inzet. Zij werd opgevolgd door L. Batelaan. Mevrouw Batelaan begon in september en zal het secretariaat twee dagen per week versterken.

Op verzoek van de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij gaf ondergetekende op 8 oktober 2014 in de lokaliteiten van het Koninklijk College Zeemanshoop te Amsterdam een lezing over de door de kapiteinsvereniging opgeworpen vraag “Waar is de lering van de groene tafel gebleven? Tuchtrechtspraak en ongevallenonderzoek anno 2014.” Conclusie was dat de “gebruikers” van de uitspraken van het Tuchtcollege zelf hun leringen uit de beslissingen dienen te trekken. “Lering van de groene tafel” is aldus nog steeds beschikbaar. Tijdens dat door de kapiteinsvereniging georganiseerde symposium werden ook bijdragen verzorgd door de ACVAZ (Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden), de Onderzoeksraad voor Veiligheid en door (oud)-Inspecteur voor de Scheepvaart, de heer Van Leeuwen.

Begin oktober 2014 verhuisde het archief van de Raad voor de Scheepvaart (periode 1940-2010) richting het Nationaal Archief te Den Haag. Het zal enige tijd in beslag nemen om circa 170 meter archiefbestanden te bewerken. Wellicht dat het archief van de periode 1940-2010 in 2016 weer voor geïnteresseerden toegankelijk is. De website van de Raad voor de Scheepvaart werd “uit de lucht” gehaald.

Het gebruik van de lokaliteiten van het Tuchtcollege door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vond eveneens dit jaar weer plaats.

Het jaarverslag wordt afgesloten met de samenstelling (in alfabetische volgorde, per categorie) die per 1 januari 2014 gold en de samenstelling die geldt per 1 januari 2015. Dit in verband met de wisselingen/uitbreiding van het Tuchtcollege lopende 2014.


E.A. Bik, voorzitter,

Amsterdam, 28 januari 2015

NIEUWE ZAKEN

In 2014 zijn vijf nieuwe zaken ingeschreven. Er werden geen klachten ingediend.

Ter vergelijking met de cijfers van 2010, 2011, 2012 en 2013 wordt verwezen naar onderstaand overzicht.

Jaar	Verzoeken van de Minister	Klachten	Vooronderzoeken	Aantal zaken afgedaan bij Voorzittersbeschikking	Aantal zaken gepubliceerd, inclusief voorzittersbeschikking
2010	8	0	4	0	0
2011*	2	1	1	1	6
2012	7	0	2	1	6
2013	10	0	0	0	6
2014*	5	0	0	0	12
Totaal	32	1	7	2	30

* In 2011 is één zaak door de Minister ingetrokken. In 2014 werden twee zaken door de Minister ingetrokken.

De uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart zijn te vinden op de website van het Tuchtcollege: www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl.

De in het Engels vertaalde uitspraken staan op de Engelstalige site van het Tuchtcollege: www.themaritimedisiplinarycourtofthenetherlands.com.

GEPUBLICEERDE UITSPRAKEN VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2014

KOOPVAARDIJ

FAST VICTOR

UITSPRAAK 3 VAN 2014
ZAAKNUMMER 2013.V8

Betrokkene: de kapitein

In de vroege ochtend van 19 januari 2013 verloor de Fast Victor op de Noordzee ter hoogte van Maas Centre een gedeelte van haar deklading als gevolg van een sterke slagzij gedurende een draai. De stabiliteit was voorafgaand aan de reis en/of gedurende de reis en/of aan het einde van de reis onvoldoende geweest om aan de gestelde eisen te voldoen. Bij de berekening van de stabiliteit was onvoldoende rekening gehouden met een correctie voor het vrije-vloeistofoppervlak. Ook was niet de juiste correctie voor ijsafzetting gebruikt als voorgeschreven in het stabiliteitsboek. In situaties waarin de stabiliteit wel aan de eisen voldeed was dit marginaal en kon een geringe verandering in de situatie ervoor zorgen dat de stabiliteit niet meer aan de eisen voldeed.

Op basis hiervan werd betrokkene door de Minister verweten te hebben gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3; Verdrag inzake

de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 2, Verantwoordelijkheid; Schepenwet, artikel 4.1, aanhef en sub h; SOLAS, vervoer van lading, hfdst. VI, deel A, regulation 5; Wetboek van Koophandel, artikel 343 en IMO Res. A749, chapter 2, 3, 5.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene ernstig tekortgeschoten was in de zorg die een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer. Hem werd onachtzaamheid verweten met betrekking tot de zorg voor voldoende stabiliteit van het schip. Ook had hij bij de draaimanoeuvre onvoldoende rekening gehouden met de actuele stabiliteitssituatie waarin het schip verkeerde. Gezien de ernst van deze nalatigheden – opleverende een overtreding van bovengenoemde voorschriften en bepalingen – achtte het Tuchtcollege het opleggen van een tuchtmaatregel in de vorm van een deels onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid voor een periode van zes weken, waarvan drie weken voorwaardelijk, met een proeftijd van twee jaar, passend en geboden. Bij het bepalen van de duur van de schorsing werd ten nadele van betrokkene in aanmerking genomen, onder meer, dat sprake was geweest van een potentieel bijzonder gevaarlijk incident en ten voordele van hem, dat er geen persoonlijke ongelukken zijn gebeurd, dat betrokkene naar aanleiding van het incident is ontslagen en er door hem bovendien al een boete was betaald. Dat laatste voor het niet tijdig melden van het incident.

EMPIRE

UITSPRAAK 4 VAN 2014 ZAAKNUMMER 2013.V5

Betrokkene: de tweede stuurman

In de vroege ochtend van 15 juli 2013 grondde de Empire nabij het eiland Anholt (Denemarken, Kattegat). Betrokkene was op dat moment de officier van de wacht. Hij had de koers van het schip veranderd, waardoor het schip op een opdiepte afstoomde, met de gronding als gevolg. Hij handelde daardoor volgens de Minister in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 - voorschrift 2 (verantwoordelijkheid) en voorschrift 5 (uitkijk); Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3 en STCW Section A-VIII/2, Part 3-1 (Watchkeeping at sea).

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene ernstig tekortgeschoten is in de zorg die een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen – resulterende in een overtreding van bovenbedoelde voorschriften en bepalingen – achtte het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid van een periode van zes weken, waarvan drie voorwaardelijk met een proeftijd van twee jaar, passend en geboden.

STATENGRACHT

UITSPRAAK 5 VAN 2014
ZAAKNUMMER 2013.V4A

Betrokkene: de kapitein

Op 2 februari 2013 kwam het Nederlandse zeeschip Statengracht in de Oostzee ten noorden van Rügen in aanvaring met het Maltese vrachtschip Katre. Betrokkene was op het moment van de aanvaring kapitein van de Statengracht. Betrokkene werd verweten dat hij had gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 (hierna: Colregs), voorschrift 2 Verantwoordelijkheid, voorschrift 8 Maatregelen ter vermindering van aanvaring, voorschrift 16 Maatregelen van het schip dat moet uitwijken, Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3, zich als kapitein gedragen zoals het een goed zeeman betaamt.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, met een aanvaring van zijn schip met de Katre als gevolg. Betrokkene handelde niet zoals het een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar zijn gebracht. Bij de zware aanvaring ontstond grote schade aan beide schepen. De Statengracht liep een groot gat in haar zijde op en had kunnen zinken. Gelukkig deden zich geen persoonlijke ongevallen voor en bleef verontreiniging van het milieu uit.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen van betrokkene achtte het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid van twee weken op zijn plaats. Omdat de betrokkene gedurende een groot aantal jaren als kapitein een goede staat van dienst heeft opgebouwd en gezien het feit dat hij zijn tekortschieten ruiterslijk heeft erkend en uit het voorval kennelijk lering heeft getrokken, zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid geheel voorwaardelijk zou worden opgelegd.

STATENGRACHT

UITSPRAAK 6 VAN 2014
ZAAKNUMMER 2013.V4B

Betrokkene: de tweede stuurman

Op 2 februari 2013 kwam het Nederlandse zeeschip Statengracht in de Oostzee ten noorden van Rügen in aanvaring met het Maltese vrachtschip Katre. Betrokkene was op het moment van de aanvaring tweede stuurman van de Statengracht. Betrokkene werd door de Minister verweten dat hij heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Verdrag inzake de

Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 2 Verantwoordelijkheid, voorschrift 6 Veilige vaart, voorschrift 8 Maatregelen ter vermijding van aanvaring, voorschrift 10 Verkeersscheidingsstelsels, voorschrift 16 Maatregelen van het schip dat moet uitwijken, Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3, zich als scheepsofficier gedragen zoals het een goed zeeman betaamt.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene ernstig tekort is geschoten in zijn verantwoordelijkheden als officier van de wacht, met een aanvaring van zijn schip met de Katre als gevolg. Betrokkene had niet gehandeld zoals het een verantwoordelijk scheepsofficier betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar werden gebracht. Bij de zware aanvaring ontstond grote schade aan beide schepen. De Statengracht liep een groot gat in haar zijde op en had kunnen zinken. Gelukkig hebben zich geen persoonlijke ongevallen voorgedaan en is verontreiniging van het milieu uitgebleven.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen van betrokkene achtte het Tuchtcollege een onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van een periode van één jaar op zijn plaats. Het Tuchtcollege nam daarbij mede in aanmerking dat betrokkene in het geheel niet heeft gereageerd op de aan hem gestuurde mededelingen over deze tuchtrechtelijke procedure.

CROWN MARY

UITSPRAAK 7 VAN 2014 ZAAKNUMMER 2013.V7

Betrokkene: de kapitein

Gedurende de avond van 29 juni 2013 en de vroege ochtend van 30 juni 2013 reageerde de officier van de wacht aan boord van de Crown Mary niet op verschillende oproepen van de Finse kustwacht. De koers die het schip toen volgde bij en in een TSS (Off Halders) was in strijd met voorschrift 10 van de Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee. De kapitein, betrokkene, was de officier van de wacht. Er was geen uitkijk op de brug geplaatst. Er werd op de brug geen adequate radiowacht gehouden en niet uitgeluisterd op VHF kanaal 16. De wacht op de brug werd gehouden in strijd met het voorschrift betreffende het houden van een goede uitkijk. Er werd geen gebruik gemaakt van een brugwachtalarm. Er was sprake van het houden van de wacht onder invloed van medicijnen of alcohol of een combinatie daarvan.

Betrokkene werd door de Minister verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972; voorschrift 2 Verantwoordelijkheid; voorschrift 5 Uitkijk en voorschrift 10 Verkeersscheidingsstelsels; Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3; SOLAS Chapter V, regulation 19 en SOLAS Chapter IV regulation 12 en STCW, Section A VIII/2, part 3 Watchkeeping at Sea en part 3.1 Principles to be observed in keeping a navigational watch.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene zeer ernstig was tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein en officier van de wacht, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in gevaar zijn gebracht. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van vier maanden op zijn plaats.

LADY ANNEKE

UITSPRAAK 8 VAN 2014
ZAAKNUMMER 2013.V9

Betrokkene: de kapitein

Betrokkene werd verweten voorafgaand aan het vertrek op 22 juni 2013 uit Rotterdam een bulk-lading te hebben geladen zonder van te voren voldoende informatie over de lading te hebben verkregen om te kunnen beoordelen of, en hoe, de lading veilig vervoerd kon worden. Voorts werd betrokkene verweten aan boord geen test te hebben uitgevoerd om een indicatie te krijgen of de lading zou kunnen gaan verpappen, ook toen hij twijfels kreeg over de staat waarin de lading verkeerde. Daarnaast heeft betrokkene voorafgaand en tijdens het laden onvoldoende de risico's beoordeeld en onvoldoende gedaan om correcte en verplichte gegevens van de lading in zijn bezit te krijgen. Betrokkene ondervond kort na vertrek uit Rotterdam op 22 juni 2013 problemen met de lading waardoor het schip een 'list' kreeg en besloot daarop geen noodhaven binnen te lopen maar zette de reis naar Duitsland voort. Hij corrigeerde de 'list', die ontstond door de overgegane lading, door ballast in te nemen aan de andere kant. Hiermee ontstond het gevaar dat wanneer de lading terug zou vloeien, het schip een nog grotere 'list' zou krijgen over de andere kant als gevolg van de extra ballast. Tot slot werd betrokkene verweten tijdens de reis extra ballast in te hebben genomen waardoor het schip minder vrijboord kreeg dan volgens het uitwateringscertificaat is toegestaan.

Betrokkene werd door de Minister verweten dat hij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 2; Zeevaartbemanningwet, artikel 4, lid 3; Schepenwet artikel 4 en artikel 9 en Schepenbesluit 2004, artikelen 53, 56 en 60.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene op een aantal punten ernstig was tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving in aanmerkelijk gevaar zijn gebracht. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid op zijn plaats. Het Tuchtcollege zag echter aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk zou worden opgelegd. Het Tuchtcollege legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van twee maanden, waarvan één maand voorwaardelijk, met een proeftijd van twee jaar.

HUMBERBORG

UITSPRAAK 9 VAN 2014
ZAAKNUMMER 2014.V3

Betrokkene: de hoofdwerktuigkundige

Op 12 oktober 2013 lag de Humberborg ten anker nabij Piraeus, in Griekenland. Die dag ontstond een olieverontreiniging tijdens het bunkeren aan boord van de Humberborg doordat een brandstoftank van de Humberborg overstroomde. De HWTK was verantwoordelijk voor het bunkeren. Betrokkene werd door de Minister verweten dat hij had gehandeld in strijd met de Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3; De kapitein en de scheepsofficieren gedragen zich aan boord ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer zoals het een goed zeeman betaamt.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene ernstig was tekortgeschoten in het uitoefenen van zijn taak en in zijn verantwoordelijkheden als HWTK bij de bunkeroperatie. Daardoor vond een oliemorsing plaats en ontstond schade aan het milieu. Aangenomen werd dat ook de Humberborg en de bunkerboot door overgestroomde HFO zijn besmeurd. Dat leverde overtreding op van artikel 4, lid 3 van de Zeevaartbemanningswet, nu genaamd Wet zeevarenden. Dat de maatregelen om de gevolgen van de overstroming te beteugelen aan dek van de Humberborg niet geheel doeltreffend zijn ingezet, werd betrokkene niet aangerekend. Mede doordat, kennelijk op verzoek van betrokkene, tevoren ‘protecting booms’ bij de Humberborg en de bunkerboot in het water waren geplaatst, is de oliemorsing in zee van een beperkte omvang gebleven.

Mede hierdoor zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen de schorsing van de vaarbevoegdheid voor een periode van twee maanden geheel voorwaardelijk op te leggen. Verdere overwegingen die in dit besluit meespeelden zijn dat het voor zover bekend de eerste maal was dat betrokkene met een dergelijk incident te maken heeft gehad en dat hij daaruit lering heeft getrokken, in het feit dat aan betrokkene een boete is opgelegd – zij het dat deze niet te zijnen laste is gebracht, maar over verdere gevolgen niets bekend is – en tenslotte in het feit dat hij ter zitting is verschenen.

BITLAND

UITSPRAAK 10 VAN 2014
ZAAKNUMMER 2014.V4

Betrokkene: de kapitein

Op 7 maart 2014, tussen 11:00 uur en 12:00 uur BT, voer de Bitland onderweg van Letland naar Nyborg in Denemarken op een niet voorgeschreven wijze door het TSS South Hoburgsbank. Betrokkene was op dat moment als kapitein de officier van de wacht. De door hem gebezigde kaart

gaf een geplande koers aan die in strijd met de voorschriften door het TSS ging. Betrokkene werd door de Minister verweten dat hij had gehandeld in strijd met (i) het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 2 en voorschrift 10 en (ii) de Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3.

Het Tuchtcollege oordeelde dat het niet varen overeenkomstig de voor het verkeersscheidingsstelsel geldende voorschriften een ernstige overtreding is. Het verkeersscheidingsstelsel dient de veiligheid van het scheepvaartverkeer. De voorgeschreven vaarwijze dient daarom in acht te worden genomen, ook indien dit naar de inschatting van de individuele officier van de wacht uit veiligheidsoogpunt niet strikt noodzakelijk is. De naleving van verkeersvoorschriften kan immers niet afhankelijk worden gesteld van individuele opvattingen van verkeersdeelnemers over de noodzaak daartoe. Dat, zoals betrokkene stelt, het zonder noodzaak (schuin) kruisen van het vaargebied van het TTS Hoburgsbank in dit geval geen gevaar heeft veroorzaakt omdat er op dat moment geen ander scheepvaartverkeer in het (normaal gesproken drukbevaren) gebied was, vormt dan ook geen rechtvaardiging voor de overtreding. Die omstandigheid woog wel mee bij de keuze voor de maatregel, die zwaarder zou zijn uitgevallen indien zich wel een concreet gevaar had voorgedaan. Bij de keuze van de maatregel woog verder mee ten gunste van betrokkene dat hij het verkeerde van zijn handelen inziet en beterschap heeft beloofd. Ook werd rekening gehouden met de gezondheidstoestand van betrokkene. Al deze omstandigheden laten onverlet dat de ernst van de overtreding van dien aard is dat niet kan worden volstaan met een enkele berisping zoals met instemming van betrokkene is voorgesteld. Alles overziende acht het Tuchtcollege een voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid van twee weken passend en geboden.

CORMORANT

UITSPRAAK 12 VAN 2014
ZAAKNUMMER 2014.V1

Betrokkene: de kapitein

Aan het verzoek werd, na het intrekken van een aantal punten, het navolgende ten grondslag gelegd. Op 1 augustus 2013 raakte een opvarende van de Cormorant, een zelfvarende drijvende bok, dodelijk gewond door een val van hoogte tijdens werkzaamheden aan boord van het schip. Betrokkene heeft als kapitein geen melding gedaan van het ongeval aan de Nederlandse autoriteiten of aan de aangewezen toezichthouder. Er is, ondanks meerdere verzoeken, geen documentatie beschikbaar gesteld aan de inspectie waaruit blijkt dat de kapitein een onderzoek heeft ingesteld aan boord. De kapitein heeft de scheepsbeheerder niet voorzien van een onderzoek of onderzoeksresultaat. De scheepsbeheerder verklaarde geen informatie over het ongeval beschikbaar te hebben toen de ILT verschillende keren hierom vroeg in de periode van 24 september tot 30 september 2013, bijna twee maanden na het ongeval. De kapitein had ten aanzien van het dodelijke ongeval aan boord geen voorlopige verklaring opgemaakt (binnen 48 uur), noch een volledige verklaring (binnen acht dagen). De kapitein heeft nagelaten een behoorlijke

beschrijving van goederen van het overleden bemanningslid te maken ten overstaan van twee opvarenden. De ISM-procedure 40204 “Reporting of deficiencies, near misses and improvements” is niet gevolgd.

Betrokkene wordt verweten dat hij heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Zeevaartbemanningwet, artikel 4, lid 3 (zich gedragen als goed zeeman)
- Wetboek van Koophandel, artikel 346 (opmaken inventarislijst)
- Wetboek van Koophandel, artikel 348 (bijhouden dagboeken)
- Wetboek van Koophandel, artikel 353 (voorlopige en volledige scheepsverklaring)
- Schepenwet, artikel 9, lid 2 (bijhouden dagboeken, kennisgeven ongeval)
- Schepenbesluit 2004, artikel 63 (ISM-Code volgen)
- Schepenbesluit 2004, artikel 64 (bijhouden dagboeken)

Ter zitting heeft de inspecteur meegedeeld dat betrokkene tevens heeft gehandeld in strijd met artikel 9 Arbeidsomstandighedenwet (kennisgeven ongeval).

Het verzoek werd op een aantal punten gegrond bevonden. Wat betreft het volgens ISM-procedure 40204 op te maken formulier 60126 staat vast dat dit niet aan kantoor is gestuurd, noch aan boord aan mw. Pielaat is getoond of gegeven. Het voorgeschreven formulier is belangrijk voor de opvolging van een ongeval, teneinde op basis daarvan, en een eventueel onderzoek, en gedane aanbevelingen uit een ongeval, lering te trekken en maatregelen te nemen om herhaling te voorkomen. In dit geval was mw. Pielaat, de SHE-Q manager van Multraship, die voor de opvolging van de melding van een ongeval verantwoordelijk was, al aan boord. Zij kon direct beschikken over de statements of facts van betrokkene en dhr. De Witte en zij werd ook door de opvarenden mondeling geïnformeerd over het ongeval. In het licht van deze omstandigheden achtte het Tuchtcollege het nalaten van betrokkene onvoldoende ernstig voor het opleggen van een tuchtmaatregel.

Wat betreft het niet doen opmaken van een verklaring door een notaris, welk voorschrift kennelijk is bedoeld om kort na het ongeval vast te leggen wat er is gebeurd, oordeelde het Tuchtcollege dat het niet naleven daarvan in de hiervoor aangegeven omstandigheden geen tuchtmaatregel rechtvaardigt. Wat betreft het niet opmaken van een beschrijving van de bezittingen van de overleden opvarende merkte het Tuchtcollege op dat het wel degelijk van belang is dat tijdig en op behoorlijke wijze een dergelijke beschrijving wordt opgemaakt, zodat ook voor de nabestaanden duidelijk is welke goederen moeten worden afgegeven en vermissingen zoveel mogelijk worden voorkomen. De omstandigheid dat men aan boord door het gebeurde geëmotioneerd was en dat de twee collega's kort erna werden gerepatrieerd, kon daaraan niet afdoen. Ook dit tekortschieten van betrokkene – dat blijkbaar niet tot enig probleem heeft geleid – gaf het Tuchtcollege echter geen aanleiding om een tuchtmaatregel op te leggen.

VISSERIJ

MARIA GO 20

UITSPRAAK 1 IN 2014
ZAAKNUMMER 2013.V2

Betrokkene: de plaatsvervangende schipper

De GO 20 voer op de Noordzee op 23 september 2012 omstreeks 15:30 uur UTC tegen een platform aan met aanzienlijke schade aan het schip tot gevolg. De wacht was door betrokkene als plaatsvervangend schipper overgedragen aan een matroos die onbevoegd was om dienst te doen als chef van de wacht en die dusdanig vermoeid was dat hij tijdens de wacht in slaap viel. Doordat de matroos die chef van de wacht was in slaap viel, voer het schip ongemerkt tegen een platform aan. Betrokkene droeg de wacht over met de instructie om 'het lijntje te volgen' in de visplotter terwijl die koers (het lijntje) was uitgezet over of vlak langs een platform. De vooraf ingestelde koers was door iemand anders dan de matroos van de wacht vastgelegd. Het schip voerde de visverlichting terwijl het schip niet vissende was en enkel werktuiglijk voortbewoog. Er is vaker geconstateerd dat het schip onderbemand was. Er werd daarvan door de KLPD drie keer een procesverbaal opgemaakt, in 2003, 2007 en 2011. Betrokkene werd eerder als schipper veroordeeld door de Raad voor de Scheepvaart als gevolg van een aanvaring. Betrokkene was niet in het bezit van een geldige vaarbevoegdheid.

Op basis van deze feiten en omstandigheden werd door de Minister betrokkene verweten dat hij heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 - voorschrift 2 en voorschrift 23 en Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene ernstig tekort is geschoten in zijn verantwoordelijkheden als plaatsvervangend schipper van het vissersvaartuig (en daarmee als kapitein, vlg. artikel 31 lid 3 Zbw, althans scheepsofficier). Door de verweten gedragingen heeft hij, behalve de GO 20 en eigendommen van derden, de veiligheid van de opvarenden en meer in het algemeen de omgeving in gevaar gebracht.

Gezien de ernst van de overtredingen werd een onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid passend en geboden geacht. Voor zover er om een geheel voorwaardelijke maatregel is verzocht, dan wel daartoe is geadviseerd, ging het Tuchtcollege daar niet in mee. De ernst van de overtredingen woog daarvoor te zwaar. Wel meende het Tuchtcollege dat, naast de onvoorwaardelijke maatregel, een voorwaardelijke maatregel op zijn plaats was, deels ook in de vorm van een voorwaardelijke geldboete. Dit dan als stok achter de deur en als prikkel om de naleving van de diverse voorschriften in het vervolg wel serieus te nemen.

Bij het bepalen van het onvoorwaardelijke (één maand) en het voorwaardelijke (zeven maanden) deel van de schorsing werd door het Tuchtcollege het advies van de inspecteur in aanmerking genomen, en daarnaast dat betrokkene 'beterschap' heeft beloofd en dat, naar aannemelijk is, een langdurige onvoorwaardelijke schorsing het bedrijf ten gronde zou kunnen richten. Aan de andere kant is in overweging genomen dat het om ernstige overtredingen gaat, die bovendien, gezien de in het verleden met betrekking tot de GO 20 geconstateerde overtredingen, niet op zichzelf staan. Bij het bepalen van de voorwaardelijke geldboete van 2.500 euro werd rekening gehouden met de financiële positie van het bedrijf.

MARIA GO 20

UITSPRAAK 2 IN 2014
ZAAKNUMMER 2013.V3

Betrokkene: de schipper

De GO 20 voer op de Noordzee op 23 september 2012 omstreeks 15:30 uur UTC tegen een platform aan met aanzienlijke schade aan het schip tot gevolg. Ten tijde van de aanvaring was de matroos van de wacht ook de chef van de wacht. Hij was niet in het bezit van een vereist vaarbevoegdheidsbewijs. De dienstdoende chef van de wacht was niet in het bezit van minimaal een 'restricted radio operator certificate'. De chef van de wacht liet het schip een vooraf ingestelde koers volgen die uiteindelijk over het aangevaren platform bleek te zijn ingesteld. De vooraf ingestelde koers werd door iemand anders dan de chef van de wacht ten tijde van de aanvaring vastgelegd en die koers heeft tot gevolg gehad dat het schip tegen het platform aanvoer.

Het schip was niet uitgerust met de minimaal vereiste bemanning voor het vaargebied buiten de dertig mijl uit de kust terwijl een gedeelte van de reis buiten de dertig mijl uit de kust heeft plaatsgevonden. Meerdere bemanningsleden hadden verlopen vaarbevoegdheden en waren zodoende niet bevoegd om dienst te doen in de functies waarvoor zij aan boord waren. De schipper is gaan varen met een bemanningslid terwijl dat lid niet in het bezit was van een geldige medische keuring. Van het Poolse bemanningslid is geen medische keuring gezien tijdens een bezoek na de aanvaring, en was tevens niet in het bezit van een Nederlands monsterboekje. De schipper zelf was niet in het bezit van een geldige vaarbevoegdheid. Het brugalarm stond niet aan voorafgaand aan de aanvaring en de sleutel om het aan en uit te schakelen was niet verwijderd waardoor de chef van de wacht het alarm op eigen initiatief kon uitschakelen. Het schip voer als werktuiglijk voortbewogen schip, zonder te vissen, met de visverlichting aan. Voorts vertrok de schipper naar zee terwijl de certificering van het schip was verlopen doordat de jaarlijkse keuringen niet binnen de gestelde tijd (window) waren uitgevoerd. De chef van de wacht was, op de terugreis van een drukke visweek, onvoldoende uitgerust om veilig de brugwacht zelfstandig te kunnen uitvoeren en is toch als zodanig ingedeeld in de brugwacht. Doordat hij in slaap viel is het schip ongemerkt tegen het platform gevaren.

Er zijn in het verleden twee zaken behandeld bij de Raad voor de Scheepvaart, uitspraak 17/1994 en uitspraak 18/1994. Deze betroffen een aanvaring tegen een ten anker liggend schip waarbij dezelfde matroos de chef van de wacht was en eveneens in slaap was gevallen. De schipper van toen was nu als plaatsvervangend schipper aan boord. De KLPD had vaker geconstateerd dat het schip onderbemand was. Er is daarvan door de KLPD drie keer een proces-verbaal opgemaakt, in 2003, 2007 en 2011.

Op basis van deze feiten en omstandigheden werd betrokkene door de Minister verweten dat hij heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen: Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972 - voorschrift 2 en voorschrift 23; Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3 en lid 4; 27, lid 2; 35 en 40; Wetboek van Koophandel, artikel 343; Schepenwet, artikel 3 en 4 en Besluit zeevisvaartbemanningswet, artikel 77.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene ernstig tekort is geschoten in zijn verantwoordelijkheden als schipper van het vissersvaartuig. Door de verweten gedragingen heeft hij, behalve de GO 20 en eigendommen van derden, de veiligheid van de opvarenden en meer in het algemeen de omgeving ernstig in gevaar gebracht.

Gezien de ernst van de overtredingen achtte het Tuchtcollege een onvoorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid passend en geboden. Voor zover er om een geheel voorwaardelijke maatregel is verzocht, dan wel daartoe is geadviseerd, ging het Tuchtcollege daar niet in mee. De ernst van de overtredingen woog daarvoor te zwaar. Wel meende het Tuchtcollege dat, naast de onvoorwaardelijke maatregel, een voorwaardelijke maatregel op zijn plaats was, deels ook in de vorm van een voorwaardelijke geldboete. Dit dan als stok achter de deur en als prikkel om de naleving van de diverse voorschriften in het vervolg wel serieus te nemen.

Bij het bepalen van het onvoorwaardelijke (één maand) en het voorwaardelijke deel (zeven maanden) van de schorsing werd door het Tuchtcollege het advies van de inspecteur in aanmerking genomen en daarnaast dat betrokkene 'beterschap' heeft beloofd en dat, naar aannemelijk is, een langdurige onvoorwaardelijke schorsing het bedrijf ten gronde zou kunnen richten. Aan de andere kant is in overweging genomen dat het om ernstige overtredingen gaat, die bovendien, gezien de in het verleden met betrekking tot de GO 20 geconstateerde overtredingen, niet op zichzelf staan. Bij het bepalen van de voorwaardelijke geldboete van 2.500 euro werd rekening gehouden met de financiële positie van het bedrijf.

Als kanttekening werd in de uitspraak vermeld, dat, zonder afbreuk te doen aan de ernst van de andere overtredingen, de maatregelen ook zouden zijn opgelegd indien de verweten overtredingen beperkt zouden zijn tot de schending van artikel 27, lid 2 van de Zeevaartbemanningswet in combinatie met het niet nemen van de geëigende voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van ongevallen bij het vervullen van de brugwacht.

KLAAS ADRIANA ARM 22

UITSPRAAK 11 IN 2014
ZAAKNUMMER 2014.V5

Betrokkene: de schipper

Aan het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling lag ten grondslag dat betrokkene als schipper van de ARM 22 meermalen inbreuk heeft gemaakt op de Belgische reglementering van de zeevaart zoals die geldt in het gebied rond het Thorton Windmolenpark C-Power. Op basis daarvan wordt betrokkene verweten te hebben gehandeld in strijd met:

(i) het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, voorschrift 2 en (ii) de Zeevaartbemanningwet, artikel 4, lid 3.

Het Tuchtcollege achtte het laakbaar dat betrokkene zich meermalen met de ARM 22 binnen de voor hem verboden veiligheidszone heeft begeven. Vooral de overtreding op 24 februari 2014 werd hem zwaar aangerekend, omdat hij na de voorlaatste overtreding, te weten die op 30 september 2013, door de Belgische politie is gehoord en daardoor nog eens alert was gemaakt op het bestaan van de veiligheidszone en het verbod om zich daar te begeven. Het had voor hem daarom ernst moeten zijn om herhaling te voorkomen. Dat hij daarna toch weer binnen de veiligheidszone is aangetroffen, getuigt van onbetamelijk gedrag. Dit wordt niet anders indien er geen direct gevaar is geweest voor schade aan (de bekabeling van) het windmolenpark.

Dergelijk gedrag heeft als bijkomstigheid dat daarmee economisch voordeel kan worden behaald, een voordeel dat anderen, die zich wel aan de voorschriften houden, mogelijk ontgaat. Ook om die reden mag van betrokkene worden verlangd dat hij zich aan de voorschriften houdt.

Als tuchtmaatregel naar aanleiding van de overtredingen achtte het Tuchtcollege oplegging van een voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid voor de duur van twee weken en een deels onvoorwaardelijke geldboete, passend en geboden. Bij de bepaling van de duur van de voorwaardelijke schorsing en de hoogte van de geldboete van 4.000 euro hield het Tuchtcollege ten gunste van betrokkene rekening met het feit dat het voor hem de eerste maal is dat hij met de tuchtrechter in aanraking is gekomen, dat hij zijn fouten heeft erkend, spijt heeft betuigd en stellig heeft beloofd voortaan ruim buiten het verboden gebied te zullen blijven. Daarnaast werd rekening gehouden met de financiële situatie van betrokkene. Een deel van de geldboete, te weten 2.000 euro, werd daarom voorwaardelijk opgelegd, ook als prikkel om herhaling te voorkomen. Ook de voorwaardelijke schorsing dient dat doel, aldus het Tuchtcollege.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

PER 1 JANUARI 2014

VOORZITTER

E.A. Bik
Advocaat te Rotterdam

PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS

J.M. van der Klooster
Senior raadsheer gerechtshof Den Haag

A.N. van Zelm van Eldik
Oud-vicepresident rechtbank Rotterdam

LEDEN

R.J. Gutteling
Oud-kapitein ter koopvaardij

E.J. IJssel de Schepper
Kapitein ter koopvaardij

H. van der Laan
Kapitein ter koopvaardij

P.J. Lensen
Hoofdwerktuigkundige ter koopvaardij

J.M. Bais
Schipper ter zeevisserij

A. Dekker
Schipper ter zeevisserij

H. Romkes
Schipper ter zeevisserij

W. Toering
Schipper ter zeevisserij

PLAATSVERVANGENDE LEDEN

J. Berghuis
Kapitein ter koopvaardij

O.F.C. Magel
Kapitein ter koopvaardij

J. van Vuuren
Kapitein ter koopvaardij

D. Willet
Hoofdwerktuigkundige ter koopvaardij

I.G. Bakker
Schipper ter zeevisserij

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

P.L. van Slooten
Schipper ter zeevisserij

J.W.T.C. de Vreugd
Hoofdwerktuigkundige ter zeevisserij

A.J. de Heer
Reder

C.J.M. Schot
Reder

E.C. Holman
Waterbouwkundige

J. Preesman
Waterbouwkundige

T.S. de Groot
Registerloods

R.J.N. de Haan
Registerloods

T. Hamburger
Hydrograaf

N.P. Kortenoeven
Hydrograaf

SECRETARIS

E.H.G. Kleingeld

PLV. SECRETARIS

D.P.M. Bos

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

PER 1 JANUARI 2015

VOORZITTER

E.A. Bik
Advocaat te Rotterdam

PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS

J.M. van der Klooster
Senior raadsheer gerechtshof Den Haag

A.N. van Zelm van Eldik
Oud-vicepresident rechtbank Rotterdam

LEDEN

E.R. Ballieux
Kapitein ter koopvaardij

R.J. Gutteling
Oud-kapitein ter koopvaardij

E.R. IJssel de Schepper
Kapitein ter koopvaardij

H. van der Laan
Kapitein ter koopvaardij

P.J. Lensen
Hoofdwerktuigkundige ter koopvaardij

R.A. Oppelaar
Kapitein ter koopvaardij

R.E. Roozendaal
Kapitein ter koopvaardij

C.R. Tromp
Kapitein ter koopvaardij

J.M. Bais
Schipper ter zeevisserij

A. Dekker
Schipper ter zeevisserij

H. Romkes
Schipper ter zeevisserij

W. Toering
Schipper ter zeevisserij

PLAATSVERVANGENDE LEDEN

J. Berghuis
Kapitein ter koopvaardij

S.M. den Heijer
Oud-scheepswerktuigkundige ter koopvaardij

T.W. Kanders
Scheepsofficier ter koopvaardij

O.F.C. Magel
Kapitein ter koopvaardij

D. Roest
Kapitein ter koopvaardij

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier ter koopvaardij

J. van Vuuren
Kapitein ter koopvaardij

D. Willet
Hoofdwerktuigkundige ter koopvaardij

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

J.L. Schot
Schipper ter zeevisserij

P.L. van Slooten
Schipper ter zeevisserij

J.W.T.C. de Vreugd
Hoofdwerktuigkundige ter zeevisserij

A.J. de Heer
Reder

C.J.M. Schot
Reder

E.C. Holman
Waterbouwkundige

J. Preesman
Waterbouwkundige

T.S. de Groot
Registerloods

R.J.N. de Haan
Registerloods

T. Hamburger
Hydrograaf

N.P. Kortenoeven
Hydrograaf

SECRETARIS

E.H.G. Kleingeld

PLV. SECRETARIS

D.P.M. Bos

