



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
20 november 2020 (NR. 3 VAN 2020) IN DE ZAAK 2020.V2-VLISTDIEP**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. K. van der Wall,
senior inspecteur ILT/ Veilige Mobiliteit-Administratieve controles en
Ongevalsonderzoek Scheepvaart te Zwijndrecht;

tegen

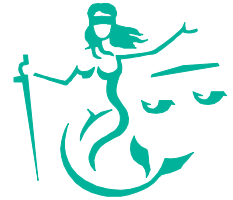
A.J.J. de V.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 15 april 2020 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. K. van der Wall voornoemd, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse vrachtschip Vlistdiep. Bij het verzoekschrift waren 23 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij email van 29 april 2020 kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Op 3 juni 2020 heeft betrokkene een email gestuurd aan het Secretariaat van het Tuchtcollege met de mededeling dat hij geen protest indient en niet aanwezig zal zijn op een zitting.



Bij email van 5 juni 2020 is betrokkene door het Secretariaat medegedeeld dat de wet voorschrijft dat een verzoekschrift van ILT op een openbare zitting wordt behandeld en dat hij verplicht is aan een oproep daarvoor gehoor te geven.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 22 september 2020 om 13.30 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene – laatstgenoemde op verzoek van betrokkene uitsluitend per email– zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 22 september 2020. Voor verzoeker is ter zitting verschenen mevrouw ing. K. van der Wall voornoemd alsmede B. van Geest, senior inspecteur ILT/Scheepvaart.

Betrokkene heeft bericht niet te kunnen verschijnen en tegen hem is verstek verleend.

2. Het verzoek

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

Op 9 mei 2019 heeft het Nederlands gevlagde vrachtschip Vlistdiep bij het verlaten van de haven van Georgetown in Guyana, een aanvaring gehad met het voor anker liggende schip Copenhagen, dat de vlag van Antigua Barbuda voert.

Dit ongeval is op 10 mei 2019 door de reder aan ILT gemeld.



3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft de betrokkene als kapitein gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

Met name:

- heeft betrokkene de vertrekplannen gemaakt. Ondanks dat de boegschroef buiten werking was heeft dit zijn vertrekplannen niet beïnvloed;
- is betrokkene, onder druk van de agent, op stel en sprong vertrokken. Omdat het schip zo snel moest vertrekken was het niet mogelijk om gebruik te maken van één of meerdere sleepboten;
- heeft betrokkene bij vertrek de leiding over het schip uit handen gegeven aan de (senior) loods.

Desgevraagd heeft de Inspecteur ter zitting verduidelijkt dat het eerste en tweede bezwaar in combinatie met elkaar moeten worden gezien, te weten een niet werkende boegschroef en de tijdsdruk waardoor overhaast is vertrokken, terwijl er weinig ruimte was om te manoeuvreren.

Het derde bezwaar moet zo worden geïnterpreteerd, dat zij de kapitein verwijt dat hij de leiding heeft overgedragen aan de (senior) loods en dat zij de kapitein niet rechtstreeks een verwijt maakt over de wijze van manoeuvreren die tot de aanvaring heeft geleid.

Het antwoord op de vraag aan de Inspecteur wat moet worden verstaan onder “de leiding uit handen geven” is dat de kapitein de eindverantwoordelijkheid voor de manoeuvre uit handen heeft gegeven aan de loods.

De eis van de Inspecteur luidt om betrokkene een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 2 weken.



4. Het standpunt van betrokkene

In zijn email van 3 juni 2020 schrijft betrokkene:

“Naar aanleiding van de “aanvaring” met Mv Copenhagen, accepteer ik de ontzegging van 2 weken van het vaarbevoegdheid. Ik dien geen protest in en zal geen Raadsman sturen. Tevens zal ik niet aanwezig zijn op enige geld verspillende zitting, voor een gevalletje blik schade”.

5. De beoordeling van het verzoek

A.

Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Vlistdiep is een onder Nederlandse vlag varend zeeschip (IMO-nummer 9414187 en roepletters PHLX).

B.

Een bij het verzoekschrift gevoegde “Statement of facts” (bijlage 4 bij het verzoekschrift), opgemaakt en ondertekend door betrokkene en de Chief Officer houdt in, voor zover relevant:

“MV Vlistdiep

Georgetown 09-May-2019

19.25 Lt Pilot on board

Vessel cast off at 19.35 Lt

On the 9th of May 2019 during departure from Georgetown (Guyana) the vessel was going astern from the berth in order to swing around over port side.

Ch.Officer was steering the wheel and Capt. handled the engine, by instruction of the pilot.

During going astern, the vessel was pushed to the middle of the channel due to left handed effect of the propeller and Easterly winds The vessel bow thruster not working due to shaft generator failure.

Nu tugboat available on short notice.

MV Copenhagen was on anchorage close to the berth in the channel.



Mv Vlistdiep hit Mv Copenhagen on het starboard forward at. 19.40 lt.”

C.

Een bij het verzoekschrift gevoegde vragenlijst van de inspecteur ILT/Scheepvaart aan betrokkene (bijlage 9), bevat onder andere de volgende vragen:

- “2. Was u voor vertrek uit Georgetown, Guyana op de hoogte dat de boegschroef niet werkte a.g.v. de defecte asgenerator?
- 3. Zo ja, heeft dit uw plannen beïnvloed voor het vertrek?
- 5. Was de loods op de hoogte van het feit dat de boegschroef niet werkte?
- 9. In de SOF schrijft u dat een sleepboot niet op korte termijn beschikbaar was. Was er druk vanuit de rederij om te vertrekken en niet de beschikbaarheid van een sleepboot af te wachten?
- 12. Had u de leiding tijdens het vertrek, met de loods als adviseur?

D.

Als antwoord op de schriftelijk door de inspecteur gestelde vragen (bijl. 9) heeft betrokkene per email van 17 februari 2020 (bijlage 11 bij het verzoekschrift) het volgende geantwoord:

- 2. Ik was bij vertrek Georgetown op de hoogte van de niet werkende boegschroef a.g.v. de defecte asgenerator
- 3. Nee, dit heeft mijn plannen niet beïnvloed
- 5. De loods was op de hoogte van de niet werkende boegschroef.
- 9. Er was druk van het agentschap (John Fernandes) om direct te vertrekken. Ik werd hiervan 3 kwartier voor vertrek op de hoogte gebracht. Daarom waren er ook geen sleepboten beschikbaar.
- 12. Nee, de loods had de leiding. Dat is de normale gang van zaken in Georgetown.

Naar waarheid ingevuld
de kapitein”



6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A.

Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op 9 mei 2019 heeft het Nederlands gevlagde vrachtschip Vlistdiep bij het verlaten van de haven van Georgetown in Guyana, een aanvaring gehad met het voor anker liggende schip Copenhagen.

Met name:

- heeft betrokkene de vertrekplannen gemaakt. Ondanks dat de boegschroef buiten werking was heeft dit zijn vertrekplannen niet beïnvloed;
- is betrokkene, onder druk van de agent, op stel en sprong vertrokken. Omdat het schip zo snel moest vertrekken was het niet mogelijk om gebruik te maken van één of meerdere sleepboten;
- heeft betrokkene bij vertrek de leiding over het schip uit handen gegeven aan de (senior) loods.

B.

Naar het oordeel van het Tuchtcollege is het op zichzelf niet onzeemanschappelijk om met een kapotte boegschroef en zonder sleepboten te vertrekken. Ook zonder druk van buitenaf hoeft dat niet onverantwoord te zijn.

Onder omstandigheden (stroming, wind, nabijheid andere schepen etc.) kan dit wel het geval zijn maar andere omstandigheden zijn door de Inspecteur niet concreet genoeg in haar bezwaren tegen betrokkene omschreven.

C.

Wel heeft de betrokkene als kapitein gehandeld of nagelaten in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer door bij vertrek de leiding – in de zin van de eindverantwoordelijkheid – over het schip uit handen te geven. Niet alleen blijft de kapitein in de zin van de



wet eindverantwoordelijk voor de navigatie; hij dient ook in de praktijk in de gaten te houden of het manoeuvreren zonder gevaar verloopt. In dit geval bediende hij de voortstuwning en is niet gebleken dat hij zelf voldoende overzicht over de veiligheid van de manoeuvre had.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene op één onderdeel (6. C.) is tekortgeschoten in zijn functie als kapitein. Betrokkene heeft in zoverre niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier betaamt, waardoor met name het schip en het scheepvaartverkeer in gevaar is gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen, zoals hiervoor onder 6 toegelicht, acht het Tuchtcollege een ontzegging van de vaarbevoegdheid gedurende 1 week op zijn plaats.

8. Aanbevelingen voor de praktijk

Aansluitend bij de beslissing in deze zaak doet het Tuchtcollege de volgende aanbeveling voor de praktijk:

Vanwege zijn of haar kennis van de situatie ter plaatse adviseert de loods de kapitein over de wijze van navigeren. In veel havens is het gebruikelijk dat de loods dan ook de commando's geeft. De kapitein blijft echter eindverantwoordelijk en dient dat ook waar te maken door goed overzicht over het manoeuvreren te houden zodat hij onmiddellijk kan ingrijpen als dat nodig is.

9. De beslissing

Het Tuchtcollege

- verklaart de bezwaren ongegrond, zoals hiervoor onder 6. B. overwogen;
- verklaart het bezwaar gegrond, zoals hiervoor onder 6. C. overwogen;



- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 1 (één) week.

Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, C.R. Tromp en E.R. Ballieux, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van vrijdag 20 november 2020.

P.C. Santema
voorzitter

V. Bouchla
secretaris

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.