

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Beslissing in de zaak onder nummer van: 2023-12 (2023.V9-NOORDERLICHT)

UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 29 DECEMBER 2023 (NR. 12 VAN 2023) IN DE ZAAK 2023.V9-NOORDERLICHT

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. B.A.C. van Geest,

senior inspecteur ILT/Scheepvaart (Zwijndrecht),

tegen

D.J. R.,

betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 5 juni 2023 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft ing. B.A.C. van Geest voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om een tuchtrechtelijke behandeling tegen betrokkene als stuurman van het onder Nederlandse vlag varende schip Noorderlicht.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Op 20 september 2023 heeft de inspecteur aan het Tuchtcollege een aanvulling op het dossier gestuurd. Het Tuchtcollege heeft deze aanvulling gestuurd aan betrokkene.

Van betrokkene is geen verweerschrift ontvangen.

De voorzitter van het Tuchtcollege heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 16 november 2023 om 10:30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.

Bij brief van 14 november 2023 heeft de inspecteur aan het Tuchtcollege nog wat delen uit relevante regelgeving gestuurd. Betrokkene heeft hiervan kennisgenomen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 16 november 2023. Voor verzoeker is ter zitting verschenen de inspecteur en zijn collega-inspecteur ing. K. van der Wall.

Betrokkene is verschenen.

2. De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval:

Op donderdag 23 maart 2023 was het zeilschip Noorderlicht op weg van Trondheim naar het noordelijker gelegen Rørvik (beide in Noorwegen). Aan boord bevonden zich 26 personen, waaronder 9 bemanningsleden en 17 passagiers: trainees van het onderwijsprogramma Masterskip in de leeftijd van 14 tot en met 18 jaar. Het schip voer op de motor. De route liep vlak langs fjorden en eilandjes en tussen de eilandjes door. Tijdens deze reis liep de Noorderlicht om 02.40 uur LT aan de (rotsachtige) grond aan de noordkant van het eilandje Auken. Dit gebeurde doordat de Noorderlicht bij het corrigeren van haar koers nabij een engte bij het eilandje te zuidelijk uit kwam. Betrokkene was op dat moment de OOW. Er was een uitkijk, maar die was op dat moment benedendeks. Op de kapitein en de machinist na, zijn de opvarenden na de gronding van het schip gegaan. Zij gingen met de bijboot naar het droge gedeelte van het eilandje. Daar zijn zij opgehaald door een vrachtschip. Met een lokale reddingsboot zijn zij vervolgens van het vrachtschip overgezet op een passagiersschip, dat hen naar Lauvsnes bracht. Rond het middaguur, tijdens opkomend water, is de Noorderlicht met behulp van een sleepboot losgekomen van de rotsbodem. Om 15.00 uur LT lag zij gemeerd aan een drijvende steiger in Lauvsnes. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan en de schade viel mee. Het schip heeft geen water gemaakt.

De Noorderlicht (IMO-nummer 8650813) is een Nederlands passagiers-/ zeilschip, varend voor Swan Expeditions te Akkrum. Het schip is in het jaar 1910 gebouwd, is 46,2 meter lang en 6,6 meter breed.

3. Het bezwaar van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als stuurman heeft 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 of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet zeevarenden).

Het verwijt bestaat uit de volgende elementen:

1. Door handelingen van betrokkene is de Noorderlicht aan de grond geraakt.

2. Betrokkene heeft geen goede en volledige reisvoorbereiding gemaakt voor de reis Trondheim – Rørvik.

3. Betrokkene heeft niet goed gecommuniceerd met de kapitein over de reisvoorbereiding van de reis Trondheim – Rørvik.

4. Betrokkene gebruikte als primair navigatiemiddel een ECS die niet voldoet aan de 'IMO-performance standards' voor ECDIS.

3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift:

Schepenbesluit 2004 – artikel 61 lid 1

De kapitein [dat is de gezagvoerder van een schip of ieder die hem vervangt, opm. TvdS] van elk schip waarmee een reis wordt ondernomen, draagt er zorg voor dat voorafgaande aan de reis en gedurende de reis de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

SOLAS V Regulation 34 - Safe navigation and avoidance of dangerous situations

1 Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization*.

* Refer to the Guidelines for Voyage Planning, adopted by the Organization by resolution A.893(21).

2 The voyage plan shall identify a route which:

- .1 takes into account any relevant ships' routing systems;
- .2 ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage;
- .3 anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions; and
- .4 takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids as far as possible actions and activities which could cause damage to the environment.

RESOLUTION A.893(21) – Guidelines for voyageplanning

adopted on 25 November 1999

1 Objectives

1.1 The development of a plan for voyage or passage, as well as the close and continuous monitoring of the vessel's progress and position during the execution of such a plan, are of essential importance for safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment.

STCW Code Part A /Chapter VIII/ Part 2 – Voyage planning Planning prior to each voyage

5 Prior to each voyage, the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and upto-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.

Verification and display of planned route

6 When the route planning is verified, taking into consideration all pertinent information, the planned route shall be clearly displayed on appropriate charts and shall be continuously available to the officer in charge of the watch, who shall verify each course to be followed prior to using it during the voyage.

STCW Code Part A /Chapter VIII/ Part 4 – Watchkeeping at sea

Coastal and congested waters

The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, shall be used. Fixes shall be taken at frequent intervals, and shall be carried out by more than one method whenever circumstances allow. When using ECDIS, appropriate usage code (scale) electronic navigational charts shall be used and the ship's position shall be checked by an independent means of position fixing at appropriate intervals.

Resolution A.817(19) – Performance standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)

Adopted on 23 November 1995

1.2 ECDIS with adequate back-up arrangements may be accepted as complying with the up-to-date charts required by regulation V/20 of the 1974 SOLAS Convention.

Resolution MSC.232(82) – Adoption of the revised performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS)

adopted on 5 December 2006

1.2 ECDIS with adequate back-up arrangements may be accepted as complying with the up-to-date charts required by regulations V/19 and V/27 of the 1974 SOLAS Convention, as amended.

Bij brief van 14 november 2023 heeft de inspecteur aanvullend gewezen op de zogenaamde Blauwe regels van Register Holland en de Voorschriften voor Commercial Cruising Vessels (CCV). Voor zover die het gebruik van een elektronische zeekaart toestaan, gaat het daarbij om ECDIS en niet om ECS.

De 'performance standards' voor ECDIS staan in SOLAS hoofdstuk V, waarnaar verwezen wordt bij de inleiding van CCV hoofdstuk 8.

3.3 De eis van de inspecteur luidt: een ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van drie weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene erkent het bezwaar van de inspecteur.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het door de inspecteur tegen het handelen/nalaten van betrokkene aangevoerde bezwaar neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven:

Ik begrijp en erken de juistheid van het bezwaar van de inspecteur. Ik blijf bij mijn antwoorden die ik eerder heb gegeven op de schriftelijke vragen van de inspecteur. De Noorderlicht beschikt niet over een binnenbrug. De navigatiekamer is beneden. Door de inrichting van het schip is het niet mogelijk om in de zeekaart te werken en tegelijk zicht op de omgeving te houden. Vanaf de stuurstand was er wel zicht op het ECS-scherm. Om middernacht was de wachtwissel geweest. Ik was daarna (als 1e stuurman) de OOW. De reis is voor vertrek niet in detail doorgesproken. Bij de wachtwissel heeft de kapitein mij gewezen op twee nauwe passages die tijdens mijn wacht zouden worden gepasseerd, echter niet op de onderhavige passage bij Auken, die nauwer was dan die andere twee passages. Het sneeuwde tijdens mijn wacht. Het zicht was steeds rond een halve mijl. Ik voer op de automaat. De positie op de elektronische zeekaart van de ECS werd regelmatig vergeleken met het radarbeeld en met de omgeving, bijvoorbeeld bij het passeren van bakens. Vlak voor de gronding stuurde ik de uitkijk naar de navigatiekamer beneden om het plaatje van de ECS van schaal te kunnen veranderen als ik daarom vroeg. De gronding vond plaats omdat het schip, na een correctie naar stuurboord, te zuidelijk uitkwam. Ik heb te veel roer gegeven en te weinig vaart teruggenomen en was te laat om het schip weer naar noord te krijgen. In mijn antwoorden op de vragen van de inspecteur heb ik geschreven dat ik te laat zag dat de lichtbakens bij Auken veel te ver naar bakboord zaten. Ik denk dat ik de fouten heb gemaakt door kou en vermoeidheid. Ik had 3 weken ervaring op de Noorderlicht. In mijn schriftelijke verklaring staat dat ik niet geschikt ben om op deze wijze te varen. Daarmee bedoel ik: zonder binnenbrug, in de kou en sneeuw en zonder zicht op de zeekaart. Met het varen onder deze omstandigheden had ik geen ervaring; dit was voor mij voor het eerst. Het was ook voor het eerst dat ik in dit gedeelte van Noorwegen voer. Achteraf gezien had ik de kapitein erbij moeten roepen toen deze nauwe passage eraan zat te komen. Dat zou ik dan zo'n kwartier van tevoren hebben gedaan, toen we de engte naderden en er nog een mogelijkheid was om een andere route te kiezen.

Ik ken het verschil tussen een ECS en ECDIS en weet dat een ECS niet wettelijk getoetst is en niet mag worden gebruikt als primair navigatiemiddel. Het is overigens niet verplicht om een ECDIS aan boord te hebben, maar als er geen ECDIS is, moet je op papieren kaarten kunnen navigeren. Hier was de route alleen in ECS uitgezet. Ik had ook niet voortdurend zicht op de papieren zeekaart, wel op het ECS-scherm. Het is ook niet zo dat er op zicht van boei naar boei kon worden gevaren; er was een heel stuk waar je geen landverkenning had. Het voorval heeft mij zowel professioneel als persoonlijk diep geraakt, vooral ook omdat ik beseft dat het veel slechter had kunnen aflopen. Ik heb het er moeilijk mee. Ook ben ik me bewust van de punten waar ik tekortschoot en heb ik hier lering uit getrokken.

B. De Standing (night) watch orders:

'In addition to the logbook standing orders insert

- Always keep a safe speed
- Fill in the ships logbook every hour
- Put ships position on the map every hour
- Call me if in doubt'

C. De (in bijlage 39 bij het verzoekschrift opgenomen) vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van de uitkijk:

'1. Why were you (by OOW) sent down in the navigation room to look at the chart?

I was asked to zoom in on the screen [...]

2. Did you look at the paper chart or ECS?

I looked at the electronic sea chart we have on the screen'

D. De (in bijlagen 41 en 42 bij het verzoekschrift opgenomen) vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van de kapitein:

6. Wie heeft het reisplan van Trondheim naar Rørvik gemaakt?

De stuurman heeft zich vooral beziggehouden met het uitzoeken van de meldpunten tijdens de geplande reis van 18 uur. Ik heb zelf de route in de ECS gemaakt. [...]

7. Heeft u het reisplan van Trondheim naar Rørvik met de stuurman besproken en waarom vond u de reisvoorbereiding voldoende?

Achteraf gezien denk ik dat het doorspreken beter had gekund. Ik denk ook dat de reisvoorbereiding aan de magere kant was maar aangezien ik zelf de route in de ECS had gezet had ik niet het idee dat dat onvoldoende was. De stuurman heb ik ook pas aan het begin van de reis in Bergen leren kennen en hij heeft een vaarbevoegdheid die de mijne ver overstijgt. Mijn fout is dat ik daarop heb vertrouwd wat betreft reisvoorbereiding en de communicatie daarover.

8. Waarom stonden de koersen en waypoints niet in de papieren zeekaart?

Dat had wel zo moeten zijn als onderdeel van de reisvoorbereiding. Dat gezegd hebbende moet ik daar wel bij zeggen dat de (grootste) schaal van de kaarten van de Noorse kust op sommige plaatsen niet erg gedetailleerd is en gebruik van de pilot noodzakelijk maakt.

Op de ECS is de mate van detail veel groter en daarom wordt deze veel gebruikt tijdens het navigeren.

9. Waarom vond u het voldoende om slechts een keer per uur de positie in de zeekaart te zetten?

Vanwege de vele koerswijzigingen en het voornamelijk moeten varen op zicht om de vaarwegmarkering te volgen al dan niet met behulp van radar. [...]

12. Hoe wist u, tussen de "hele uren" door waar het schip zich bevond ten opzichte van de omgeving?

Radar en zicht buiten, de vaarwegmarkering en onze positie in verhouding daarmee. Ook de ECS wordt hiervoor gebruikt.

13. Op de foto van de ECS die u met de Master Statement of facts meestuurde zie ik geen waterdiepten aangegeven, hoe wist u of er genoeg water stond?

Pilot en Total tides (voor getijden informatie), daarnaast heb ik nog een Navionics plotter met recente kaarten waarin de diepte wel staat aangegeven.

14. Hoe bepaalde u dat de ECS (Electronic Chart System) betrouwbaar was, het is immers geen ECDIS (die voldoet aan SOLAS-performance standards)?

De ECS wordt altijd tijdens het navigeren gebruikt als hulpmiddel en het is gebleken dat deze erg nauwkeurig de scheepspositie aangeeft. [...]

E. De bevindingen van de inspecteurs van de vlaggestaat die de Noorderlicht op 26 maart 2023 hebben geïnspecteerd, o.a.:

- Het voyageplan was niet volledig ingevuld en niet getekend.
- De communicatie omtrent reisvoorbereiding was niet afdoende.
- Er werden geen koersen en waypoints in de zeekaarten ingetekend.
- Een ECS werd als primair navigatiesysteem gebruikt.
- Het reisplan werd onvoldoende gemonitord. Slechts één keer per uur werd een positie in de kaart gezet.
- Afwijking (magnetisch) kompas en stuurautomaat van ongeveer 20 graden.

5.2 Overwegingen

Vooraf

5.2.1 De Noorderlicht is een onder Nederlandse vlag varende zeeschip, IMO-nummer 8650813. Volgens vermeldingen van de eigenaar: een 2 mast schoener, gebouwd in 1910 en omgebouwd in 1993, bruto tonnage 140, lengte ca. 46 meter (het CvD noemt: 30,58 meter, volgens definitie in art. 2 (1)1 Annex 1, Schepenbesluit 1965), breedte ca. 6,5 meter, diepgang 3,2 meter en uitgerust met een 460 HP Caterpillar C12 dieselmotor. Het maximaal toegestane aantal passagiers is 20.

5.2.2 Dit schip, dat door de eigenaar als 'tall ship' wordt aangeduid en wordt gebruikt voor bedrijfsmatige vaart op zee, valt onder het toepassingsbereik van de Wet zeevarenden (zie de artikelen 1 en 2 van deze wet). Op grond van artikel 55a lid 1 Wet zeevarenden zijn de kapitein en de scheepsofficieren van de Noorderlicht daarom onderworpen aan tuchtrechtspraak ter zake van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die zij als een goed zeeman in acht behoren te nemen ten opzichte van de opvarenden, het (Nederlandse) schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.

Het bezwaar van de inspecteur

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

Het eerste punt van het bezwaar – de stuurfout

Door een stuurfout van betrokkene is de Noorderlicht op 23 maart 2023 - onderweg van Trondheim naar het noordelijker gelegen Rørvik (beide in Noorwegen) - om 02:40 uur LT aan de grond geraakt aan de noordkant van het eilandje Auken. Betrokkene, die als 1e stuurman de officier van wacht was, heeft, toen hij het eilandje Auken te ver noord om naderde, de koers naar stuurboord gecorrigeerd om zuidelijker uit te komen.

Er werd door hem echter teveel gecorrigeerd en niet op tijd teruggestuurd, waardoor het schip te zuidelijk uitkwam, ten zuiden van de vaargeul, en vastliep op de noordzijde van het eilandje.

Hier is sprake van een, in strijd met goed zeemanschap gemaakte, stuurfout. Het eerste bezwaar is gegrond.

Het tweede en het derde punt van het bezwaar – tekortschietende reisvoorbereiding en onvoldoende communicatie

Ook deze onderdelen van het bezwaar zijn gegrond. Goed zeemanschap veronderstelt een goede voorbereiding van een voorgenomen reis. Een reisvoorbereiding is niet alleen het uitzetten/intekenen van een route, maar houdt een volledige risicoanalyse in, waarbij mogelijke gevaren en dus ook potentieel lastige vaargedeelten, zoveel als mogelijk worden geïnventariseerd. Hierbij dienen onder andere ook de specifieke kenmerken van het schip en de te verwachten weersomstandigheden te worden betrokken. Een verplichting om op deze wijze te werk te gaan is neergelegd in de door de inspecteur genoemde regelgeving (zie hierboven punt 3.2), maar geldt ook los daarvan.

Geconstateerd moet worden dat de hier bedoelde verplichting tot een goede reisvoorbereiding door betrokkene (die het reisplan heeft gemaakt) en de kapitein (die de koersen heeft uitgezet in de digitale ECS-kaart) niet op juiste wijze is nageleefd. Het reisplan was summier en onderling niet goed doorgesproken. Dit laatste geldt in het bijzonder (ook) voor de engte/passage bij het eilandje Auken, waar het is misgegaan. Eerst achteraf is door beiden geconcludeerd dat zij de navigatie ter plekke samen hadden moeten doen. Mede vanwege de inrichting van het schip - met de motor-/ roerbediening bovendeks en de navigatiekamer onderdeks, waardoor de stuurstand moest worden verlaten om de positie en de koers van het schip te noteren en controleren - was het in strijd met goed zeemanschap om daarmee 's-nachts dicht onder de kust van Noorwegen, in engten tussen eilanden door, te varen, met alleen betrokkene als dienstdoend officier van de wacht. Dit had al bij de reisvoorbereiding moeten worden onderkend, eens te meer gelet op de (te verwachten) weersgesteldheid en het feit dat betrokkene geen ervaring had met het varen onder deze omstandigheden en trouwens ook niet met dit traject en het voor de kapitein de eerste keer was dat hij met de Noorderlicht voer.

Terzijde wordt er in dit verband op gewezen dat na de gronding met de rederij is afgesproken dat onder de Noorse kust alleen nog gedurende de dag mocht worden gevaren, met bovendien twee officieren, afwisselend tussen de stuurpositie aan dek en de post benedendeks in de navigatieruimte.

Voor zover het standpunt van de kapitein is dat sprake was van een goed verlichte vaargeul, waarin met een schip als de Noorderlicht probleemloos met één wachtdoend officier op zicht kon worden gevaren, zonder noodzaak tot verdere nauwkeurige positiebepaling, wordt erop gewezen dat betrokkene hier zelf anders over heeft verklaard; door hem is erop gewezen dat hij een heel stuk van de reis geen landverkenning had en dat het hem moeite en tijd kostte om de (positie van de) bakens bij het eilandje Auken te kunnen plaatsen toen deze in zicht kwamen.

Het vierde punt van het bezwaar

Op grond van de huidige regelgeving (SOLAS Chapter V Regulation 19 onder 2.1.4) moeten alle schepen, ongeacht hun omvang, zijn uitgerust met zeevaarkundige kaarten en zeevaarkundige publicaties om de route van het schip voor de voorgenomen reis te plannen en weer te geven, alsmede posities gedurende de reis te plotten en te monitoren. Een weergave- en informatiesysteem voor elektronische zeekaarten (ECDIS) waarmee ditzelfde kan worden bereikt wordt eveneens geaccepteerd. Een ECS, zoals aan boord van de Noorderlicht, geldt niet als geaccepteerde vervanging voor de aanwezigheid en het gebruik van de zeevaarkundige kaarten en publicaties.

De route was in dit geval tevoren alleen uitgezet in het ECS. Deze track in de elektronische kaart, die vanaf de stuurstand was te zien, werd onderweg gebruikt voor de positiebepaling. De posities en tijden bij koersveranderingen en bij het passeren van kenbare punten zijn niet nauwgezet op de papieren zeekaart vermeld, althans niet vaker dan één keer per uur (en evenmin adequaat bijgehouden in het scheepsdagboek).

Het ECS vormde in dit geval een primair navigatiemiddel. Dit wordt door betrokkene overigens ook niet ontkend. Vlak voor de gronding stuurde hij de uitkijk naar de navigatiekamer beneden om desgevraagd het plaatje van het ECS van schaal te kunnen veranderen.

Indien de Noorderlicht zich niet leent voor het installeren van een ECDIS en/of de eigenaar van de Noorderlicht dit om andere reden bezwaarlijk vindt, is dit geen rechtvaardiging om dan maar een ECS-systeem als primair navigatiemiddel te gebruiken. Er dient dan op andere wijze te worden voorzien in een geaccepteerde wijze van navigatie. Degenen die gebruikmaken van de reisprogramma's die worden aangeboden met de Noorderlicht mogen erop vertrouwen dat de navigatie geschiedt op veilige en reglementair toegestane wijze. Ook al ligt de zorg voor de in dit opzicht benodigde uitrusting/bemannings van het schip primair bij de eigenaar ervan heeft ook betrokkene als officier een verantwoordelijkheid in dit opzicht.

Voor de goede orde wordt toegevoegd dat het gebruik van het ECS hier niet geldt als oorzaak van de gronding. Hoewel het bezwaar van de inspecteur tegen het ECS-gebruik op zichzelf genomen juist is, leidt het in dit geval niet tot een zwaardere maatregel dan die welke zonder dit feit zou zijn opgelegd.

5.3 De tuchtmaatregel

Na het voorgaande moet de conclusie zijn dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als stuurman van de Noorderlicht. Het aan hem toe te rekenen handelen en nalaten (bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop) levert op een overtreding van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als scheepsofficier handelen of nalaten aan boord 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.

De gronding is een direct gevolg van de stuurfout. Deze stuurfout stond niet op zichzelf. Zij kan in dit geval niet worden los gezien van de tekortschietende reisvoorbereiding/communicatie. De verwijtbaarheid hiervan is des te ernstiger nu zich

17 trainees/kinderen (voor een onderwijsprogramma) aan boord van het schip bevonden. Een schorsing van de vaarbevoegdheid is daarom op zijn plaats. Bij het bepalen van de duur ervan heeft in het voordeel van betrokkene onder meer meegewogen dat zich geen persoonlijke ongelukken hebben voorgedaan en dat de schade beperkt is gebleven. En ook dat betrokkene er blijk van heeft gegeven lering te hebben getrokken uit het gebeuren. Daarin wordt ook aanleiding gezien om de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk op te leggen. De afdoening is daarmee conform de eis van de inspecteur.

6. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van drie weken;
- bepaalt dat van deze schorsing twee weken niet ten uitvoer zullen worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, die het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, W.A. Barten en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla, secretaris, en uitgesproken ter openbare zitting van 29 december 2023.

J.M. van der Klooster
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.