

45 Goed zeemanschap

mr. N.A. de Leon-van den Berg

'In de vroege ochtend van 9 september 2022 was het ms Helge onderweg van Antwerpen naar Heroya (Noorwegen). De wind was Oost 7 bft, er stond een ruwe zee bij een matige deining, het was donker en het regende, maar het zicht was goed.'

Dit citaat zou zo uit een literaire roman afkomstig kunnen zijn, ware het niet dat dit de feitenbeschrijving is, door het Tuchtcollege voor de Scheepvaart te Amsterdam, in een zaak die is voorgelegd aan dat college. De zaak is voorgelegd aan het college naar aanleiding van een ongeval tussen twee schepen waarbij geen persoonlijke ongelukken zijn gebeurd.

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart heeft als tuchtcollege in eerste aanleg in die zaak geoordeeld over het handelen van de eerste stuurman. Het betreft wettelijke tuchtrecht.

Voordat ik nader op deze uitspraak inga, zal ik de werkwijze van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart kort uiteenzetten.¹

De kapitein en de scheepsofficieren zijn aan tuchtrechtspraak onderworpen 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 schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.² Het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) is de hogere beroepsinstantie en beslist in hoogste instantie.³

Een klacht(schrift) kan worden ingediend door een belanghebbende. Het college beoordeelt zelf wie er als belanghebbende kan worden aangemerkt. Daarnaast kan ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat een zaak bij het tuchtcollege aanhangig maken door het indienen van een verzoek(schrift).⁴

Aan de behandeling van de zaak ter zitting nemen in beginsel vijf leden deel, tenzij de voorzitter bepaalt dat de zaak geschikt is om door drie leden te worden behandeld.⁵

De voorzitter kan besluiten tot het instellen van een vooronderzoek, in welk geval hij de uitvoering van dat vooronderzoek opdraagt aan een of meer (plaatsvervangende) leden dan wel aan de (plaatsvervangende) secretaris van het tuchtcollege.

In het voorkomende geval dat de voorzitter van oordeel is dat de klager kennelijk niet ontvankelijk is, dan wel het verzoek of de klacht kennelijk ongegrond is, kan de voorzitter de zaak afdoen met een met redenen omklede voorzittersbeslissing. Hiertegen staat de mogelijkheid van verzet open. Ten gevolge van het verzet komt de voorzittersbeslissing te vervallen. Indien de voorzitter van oordeel is dat een verzoek of een klacht vatbaar is voor een minnelijke schikking, kan de voorzitter partijen oproepen⁶ ten einde een zodanige schikking te beproeven.⁷

De volgende tuchtmaatregelen⁸ kunnen (ook naast elkaar) worden uitgesproken en opgelegd: een waarschuwing, een berisping, een geldboete van maximaal € 4.500 en de (voorwaardelijke) schorsing van de vaarbevoegdheid voor een periode van ten hoogste twee jaar. Daarnaast kan de bijkomende maatregel van openbaarmaking van de uitspraak worden opgelegd.⁹ Indien het college een schorsing van de vaarbevoegdheid oplegt, wordt deze schorsing tevens ter registratie aan het Centraal register bemanningsgegevens aangeboden door de griffier.¹⁰

Het College van Beroep voor het bedrijfsleven behandelt de zaak in hoger beroep opnieuw in

1 <https://www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl/geraadpleegd> op 9 oktober 2023.

2 Art. 55a lid 1 Wet Zeevarenden; geraadpleegd via <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009124/2023-07-01#Hoofdstuk5A>.

3 Art. 55a lid 3 Wet Zeevarenden.

4 Art. 55h Wet Zeevarenden.

5 Art. 55k lid 1 jo. lid 3 Wet Zeevarenden.

6 Art. 55t Wet Zeevarenden.

7 Art. 55j Wet Zeevarenden.

8 Art. 55p lid 1 Wet Zeevarenden.

9 Art. 55p lid 2 Wet Zeevarenden.

10 Art. 55s lid 2 Wet Zeevarenden.

volle omvang. Op de behandeling in hoger beroep zijn dezelfde procesregels als in eerste aanleg van overeenkomstige toepassing. De tuchtrechtspraak voor de scheepvaart kent ook de mogelijkheid van herziening.

De procesgang van het tuchtrecht voor de scheepvaart vertoont grote overeenkomsten met de andere wettelijke tuchtrechtgebieden. Dat geldt bijvoorbeeld ook ten aanzien van het (getoonde) inzicht van beklagde in zijn eigen handelen, hetgeen meegewogen wordt in de op te leggen maatregel.

In de zaak, waaruit ik hiervoor citeerde, had de eerste stuurman, beklagde, onvoldoende zorg gedragen voor voldoende zicht op wat er achter het langzaam varende schip gebeurde. Dit kan verklaren waarom beklagde het schip achter zijn schip niet op de radar heeft gezien. De eerste stuurman had moeten zorgen voor een goede uitkijk. In plaats daarvan heeft hij de uitkijk, toen het nog donker was, van de brug gestuurd en niet vervangen door een andere uitkijk. Voorts had de stuurman zelf niet voldoende uitkijk gehouden, maar is hij papierwerk gaan doen.

Het tuchtcollege heeft geoordeeld dat de eerste stuurman ernstig is tekortgeschoten in de verantwoordelijkheden passend bij zijn functie, waardoor de aanvaring niet is voorkomen. Gelukkig zijn er geen ernstige persoonlijke ongelukken gebeurd. Het college verklaart het bezwaar van de minister gegrond. Het college overweegt dat gelet op de ernst van de gebleken nalatigheden, een schorsing van de vaarbevoegdheid op zijn plaats is, doch voor een kortere duur dan door de inspecteur, namens de minister, ter zitting is voorgesteld, gelet op de coöperatieve houding van de beklagde tijdens het onderzoek en aangezien hij er ook blij van heeft gegeven het verkeer van zijn (doen en) nalaten in te zien en er lering uit te hebben getrokken. Het college noemt dit 'verzachtende omstandigheden' op grond waarvan kan worden volstaan met het opleggen van een deels voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid voor de duur van acht weken, waarvan vier voorwaardelijk met een proeftijd van twee jaren.

Tot zover is het tuchtrecht voor de scheepvaart, zoals gezegd, vergelijkbaar met andere wettelijk tuchtrechtgebieden. Wat in mijn op-

tiek de uitspraken van het tuchtcollege voor de scheepvaart onderscheidt van uitspraken van andere (wettelijke) tuchtrechtelijke colleges is het onderdeel 'Aandachtspunten voor de praktijk' in de uitspraak. In dit onderdeel van de uitspraak formuleert het college met regelmaat^{11 12} een (concreet) aandachtspunt, waar de praktijk in het vervolg rekening mee heeft te houden. De kracht van het formuleren van deze aandachtspunten voor de praktijk zit, wat mij betreft, in het toegankelijk en begrijpelijk maken van de portee van ook onderhavige uitspraak, niet alleen voor de beklagde en de praktijk maar ook voor de eventuele belanghebbende(n). Voorts wordt het op deze wijze mogelijk om binnen de scheepvaart, voor zover onderworpen aan het wettelijk tuchtrecht, te toetsen aan de (vaktechnische) kwaliteit. Immers, het formuleren van deze aandachtspunten kan bijdragen aan het (schriftelijk) formuleren van professionele standaarden, hetgeen weer kan bijdragen aan het verbeteren van kwaliteit binnen de scheepvaart.

Niet onbelangrijk in het kader van het tuchtrecht is dat met het formuleren van deze aanbevelingen, in mijn optiek, ook het doel van het tuchtrecht wordt gediend, te weten: het inscherpen van gewenst gedrag.

Wat mij betreft kan dit onderdeel 'aandachtspunten voor de praktijk' in een tuchtuitspraak een waardevolle toevoeging zijn voor alle tuchtrechtelijke uitspraken. Een toevoeging die op zijn minst genomen, de moeite van het overwegen waard is.

Mr. N.A. (Noa) de Leon-van den Berg
Advocaat bij Advocatenkantoor De Leon en
hoofdredacteur van Tijdschrift Tuchtrecht.

11 Zie bijv.: ECLI:NL:TSCTS:2022:2; '2. *Het wettelijk verbod om onder invloed van alcohol taken aan boord uit te oefenen in verband met de veiligheid en beveiliging van het schip en de bescherming van het mariene milieu moet worden nageleefd. Het verdient aanbeveling dat rederijen een beleid hanteren waarbij alcoholgebruik aan boord ook buiten de uitvoering van deze taken niet of slechts in zeer beperkte mate is toegestaan.*'

12 Soms volstaat het college met het verwijzen naar een rapport, zie bijv.: ECLI:NL:TSCTS:2023:2.