

## UITSpraak van het Tuchtcollege Loodsen van 20 november 2023

in de zaak van:

de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond,  
gevestigd te IJmuiden,  
klager,

tegen

**Loods X**,  
wonende te Y,  
beklaagde,  
raadvrouw: mr. Y. Ooijkaas.

### 1. Het verloop van de procedure

1.1 Op 15 maart 2023 heeft het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond (hierna: klager) bij monde van haar voorzitter een klacht ingediend tegen de registerloods X (hierna: beklagde).

1.2 Na ontvangst van de klacht heeft de voorzitter van het Tuchtcollege een onderzoek als bedoeld in artikel 35 lid 1 Loodsenwet ingesteld.

1.3 Een afschrift van de klacht is op 20 maart 2023 aan de beklagde gezonden, waarbij hem een termijn van zes weken is gegeven om verweer te voeren. De termijn van verweer is op verzoek van de raadvrouw van beklagde twee keer verlengd. Bij schrijven van 23 juni 2023 (hierna: het verweerschrift) heeft de raadvrouw van beklagde namens beklagde verweer gevoerd..

1.4 In het verweerschrift heeft de raadvrouw van beklagde de voorzitter van het Tuchtcollege gevraagd om, in lijn met artikel 55j, vierde lid, van de Wet Zeevarenden een schikking tussen klager en beklagde te beproeven. Dit verzoek is op 17 juli 2023 voorgelegd aan klager. Deze heeft aangegeven geen behoefte te hebben aan het beproeven van een schikking. Op 8 augustus 2023 is per mail aan klager en beklagde gemeld dat de Loodsenwet geen bepaling kent zoals die in de Wet Zeevarenden is opgenomen en dat de voorzitter de klacht bij de huidige stand van zaken niet vatbaar acht voor een minnelijke schikking.

1.4 Op 2 oktober 2023 heeft de openbare zitting plaatsgevonden te Amsterdam. Klager en beklagde zijn verschenen en hebben het woord gevoerd. Van de zitting is een proces-verbaal opgemaakt.

## 2. De Klacht

2.1 Klager stelt dat beklaagde zich in de uitoefening van zijn diensten als registerloods niet heeft gedragen naar bestaande verordeningen en nadere voorschriften betreffende zijn beroepsuitoefening als registerloods en dat hij zich niet heeft gedragen zoals een goed registerloods betaamt te doen. Klager onderbouwt dit als volgt. Klager heeft in de drie jaren voor de indiening van de klacht repeterend gedrag gezien waarbij beklaagde zich niet houdt aan de geldende afspraken, procedures en van toepassing zijnde wet- en regelgeving. De klachten staan niet op zichzelf maar geven blijk van een zeker gedragspatroon. Vanuit klager is aan beklaagde regelmatig een signaal afgegeven over zijn beroepsuitoefening, waaronder zijn vaargedrag. Diverse beroepsgenoten hebben aangegeven dat zij beklaagde op zijn vaargedrag, waaronder het te hard varen, hebben aangesproken. Eveneens zijn er vanuit de bevoegde autoriteit van het Noordzeekanaalgebied (Centraal Nautisch Beheer/Havenbedrijf Amsterdam) regelmatig signalen binnengekomen over het vaargedrag van beklaagde.

Klager voert zes incidenten aan.

### *Incident Hoegh Bangkok*

2.2 Klager stelt dat beklaagde op 26 november 2022 met het schip de Hoegh Bangkok (lengte 199,90m, breedte 32,26m, diepgang 74dm) met een snelheid van 15 knopen door het Noorderbuitenkanaal heeft gevaren, waar de maximaal toegestane snelheid voor dit schip 7,5 knopen bedraagt. Dit heeft geleid tot hinderlijke waterbeweging waarover o.a. is geklaagd door de bij Pelt en Hooykaas afgemeerde binnenvaart. De snelheidsovertreding is geregistreerd in het Automatic Identification System (hierna: AIS). Tevens is het incident gerapporteerd in het loodsdienstleiderjournaal d.d. 8 december 2022.

Klager heeft beelden uit het AIS, het AIS position report en AIS data van dit incident, alsmede het loodsdienstleiderjournaal overgelegd als bijlagen bij de klacht.

### *Incident Wilson Dublin*

2.3 Op 2 september 2022 heeft de beklaagde terwijl hij optrad als registerloods tijdens de reis van zee naar de Westhaven Waterland terminal, schade veroorzaakt aan het schip de Wilson Dublin (lengte 87,82m, breedte 12,8m, diepgang 55dm). Het schip heeft tijdens de afmeermanoeuvre de kade geraakt met als gevolg schade aan de boeg. Tijdens het indraaien van de Westhaven bedroeg de snelheid van het schip 9,9 knopen, waar 7,5 knopen de maximaal toegestane snelheid is. Klager stelt t.a.v. dit incident dat beklaagde met de gebleken te hoge aanvangssnelheid tijdens de afmeermanoeuvre in strijd heeft gehandeld met artikel 4, vierde lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen, doordat hij niet de maatregelen heeft genomen die voorkomen dat hij zichzelf en mogelijk anderen in gevaar brengt. Klager heeft beelden uit het AIS, het AIS position report en AIS-data van dit incident als bijlagen bij de klacht overgelegd.

#### *Incident Hafnia Arctic*

2.4 Op 15 april 2022 is de vertrekkende tanker Hafnia Arctic (229m x 32,2m x 8,3m) in de Afrikahaven met een hoge snelheid vooruit langs een ander afgemeerd schip gevaren met schade tot gevolg. Vervolgens is het schip met een snelheid van 6,5 knopen het Noordzeekanaal opgedraaid en daarna de Amerikahaven ingedraaid met een snelheid van 7,5 knopen. Volgens klager blijkt hieruit een onbehouwen vaargedrag van beklagde en heeft hij een snelheidsovertreding begaan, omdat de maximaal toegestane snelheid ter plaatse 6,5 knopen is. Klager stelt dat het incident later is betrokken in het *Advies Veilig afgemeerd liggen EVOS Amsterdam-West* (Advies omtrent problematiek ligplaats AK1W2, eindrapport voor EVOS van Arcadis en Aktis Hydraulics, d.d. 6 december 2022). Klager heeft dit advies, alsmede het AIS position report en AIS-data van dit incident overgelegd als bijlagen bij de klacht.

#### *Incident Bro Nissum*

2.5 Klager stelt dat beklagde op 3 november 2021 met het schip de Bro Nissum (144m x 23m x 6,7m) het schip Vento Grecale (170m x 27m x 8,9m) heeft opgelopen op het Noordzeekanaal. Hierbij is de maximale snelheid opgelopen tot 9,8 knopen. Beklaagde is hier, aldus klager, door een havendienstboot op aangesproken, waarna een discussie is ontstaan over de snelheid versus noodzaak. Deze discussie liep volgens klager dermate hoog op dat hiervan melding is gemaakt bij de loodsdienstleider. Klager stelt dat beklagde de maximaal toegestane snelheid heeft overtreden. Als bijlagen bij dit onderdeel van de klacht zijn een mail van de loodsdienstleider, het AIS position report en de AIS-data van het incident overgelegd.

#### *Incident Seychelles Patriot*

2.6 Klager stelt dat beklagde op 3 mei 2020 met het schip de Seychelles Patriot de Afrikahaven is gepasseerd met een snelheid van 10,7 knopen. De diepgang van het schip was 10,9m. De maximale toegestane snelheid daar was 6,5 knopen. Door de ontstane waterverplaatsing zijn trossen van de aan de wachtsteiger afgemeerde binnenvaartschepen Somtrans 14 en Somtrans 27 gebroken. Beklaagde heeft volgens klager met zijn snelheidsovertreding een hinderlijke waterbeweging veroorzaakt en zichzelf en anderen in gevaar gebracht. Hiermee heeft hij in strijd gehandeld met artikel 4, vierde lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen. Als bijlagen heeft klager het loodsdienstleiderjournaal d.d. 4 mei 2020 en het AIS position report en de AIS-data van het incident overgelegd.

#### *Incident Liv Knutsen*

2.7 Klager verwijt beklagde dat hij volgens de kapitein van het schip de Liv Knutsen op 5 oktober 2019 aan boord van dit schip varende op het kanaal in slaap is gevallen. Volgens klager is de kapitein destijds conform de klachtenprocedure gehoord en heeft wederhoor plaatsgevonden met beklagde. Beklaagde heeft hierin ontkend dat hij tijdens de betreffende reis in slaap zou zijn gevallen. De kapitein is hiervan op de hoogte gebracht waarmee de klacht voor hem was

afgehandeld. De verklaring van de kapitein en de afhandeling van de klacht door klager zijn als bijlagen bij het klaagschrift overgelegd.

2.8 Aanvullend op de incidenten verwijt klager beklaagde dat hij op 21 november 2022 heeft verklaard dat hij bij het incident met de Wilson Dublin niet de daarvoor voorgeschreven navigatiemiddelen heeft gebruikt en dat hij regelmatig 'op gevoel vaart'. Klager stelt dat beklaagde hiermee in strijd handelt met artikel 4, derde lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen dat bepaalt dat iedere registerloods verplicht is bij de uitoefening van zijn functie gebruik te maken van al hetgeen voor de navigatie van het schip van belang is.

2.9 Ten slotte stelt klager dat beklaagde zich regelmatig niet aan de geldende afspraken zoals opgenomen in het Dienstreglement Loodsenassociatie Amsterdam-IJmond houdt. Beklaagde reageert volgens klager regelmatig niet op een telefonische oproep en is meermaals te laat of niet na het eerste telefonische contact op de afgesproken locatie verschenen.

### **3. Het verweer**

3.1 Beklaagde voert aan dat de oudste feiten op grond van artikel 34 lid 4 Loodsenwet verjaard zijn omdat de termijn van drie jaren verstreken is. Daarnaast doet beklaagde een beroep op de jurisprudentie van de Hoge Raad inzake het recht op behandeling van zijn zaak binnen een redelijke termijn op grond van artikel 6 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens (EVRM). Beklaagde stelt dat de drie jaren termijn uit de Loodsenwet te lang is en niet aan de redelijke termijn voldoet omdat de Hoge Raad deze termijn op twee jaar heeft gesteld. Dit betekent dat klager niet ontvankelijk is in zijn klacht over de incidenten met de Liv Knutsen (5 oktober 2019) en met de Seychelles Patriot (3 mei 2020).

Met betrekking tot de incidenten en de aanvullende bezwaren van klager voert beklaagde het volgende verweer:

#### *Incident Hoegh Bangkok*

3.2 De handelwijze van beklaagde was volgens hem zoals die doorgaans wordt toegepast. Beklaagde ontkent de feiten niet, maar het is voor andere schepen in zo'n situatie prettig als een schip vlot weg is. Dit geldt hier temeer daar het andere schip dat hier lag onder invloed van de wind lag te wachten. Voor het schip dat achter beklaagde in de sluis lag te wachten is het ook prettig dat hij vlot weg is, omdat die dan ook door kan varen. Het klopt volgens beklaagde dat er door een binnenvaartschip is geklaagd over een hinderlijke waterbeweging. Beklaagde sluit niet uit dat het binnenvaartschip gelijk had met deze observatie, maar merkt op dat veel binnenvaartschepen enkel en alleen afgemeerd liggen op een steekend om makkelijk te kunnen verhalen bij het laden. Dit komt de stabiliteit van een binnenvaartschip niet ten goede.

### *Incident Wilson Dublin*

3.3 Volgens de toelichting van beklaagde was tijdens het rondgaan de aanvangssnelheid van de manoeuvre rond de 2,5 knopen en is dit doorgaans voldoende. Door een ongelukkige samenloop van omstandigheden tikte het schip uiteindelijk de kade net even aan, ondanks het werpen van een anker. Waarschijnlijk was – aldus beklaagde - de aanstroming van de schroef niet optimaal. Beklaagde had het schip al in de sluis afgemeerd en had daar niets vreemds waargenomen.

Beklaagde ontkent de feiten niet, maar stelt bij dit incident de vraag of gelet op de aard van het verwijt het voorleggen van dit incident aan het Tuchtcollege niet een te ver strekkend middel is om de juistheid van het handelen van beklaagde en eventuele leerpunten duidelijk te krijgen. Incidenten zoals deze zijn heel vervelend, maar in een loodsencarrière haast onvermijdelijk.

### *Incident Hafnia Arctic*

3.4 Beklaagde geeft aan dat hij voorbij een afgemeerd schip voer dat op de ligplaats voor hem lag. Bij het voorbij varen is er schade ontstaan aan de laadarm van de steiger. Vastgesteld is dat het schip op die betreffende ligplaats niet goed was afgemeerd. Beklaagde ontkent de feiten niet, maar is wel van mening dat er geen sprake is van onbehouwen vaargedrag zoals hem wordt verweten. Beklaagde voert aan dat bij de ligplaatsen AK1W1 of AK 2w2 [TCL begrijpt AK1W2] afgemeerde tankers regelmatig hinder ondervinden van passerende schepen. [opmerking TCL: dit is feitelijk niet juist. Schepen moeten ligplaats AK1W2 passeren om bij AK1W1 of AK2E2 te komen en vice versa] Om die reden is door EVOS Terminal Amsterdam en het Havenbedrijf Amsterdam aan Arcadis en Aktis opdracht gegeven om nader onderzoek te doen naar de oorzaak van deze problematiek om vervolgens effectieve beheersmaatregelen te evalueren met als doel de situatie rondom het veilig afgemeerd liggen bij de genoemde ligplaatsen te verbeteren.

Op 6 december 2022 is het rapport *Advies Veilig afgemeerd liggen EVOS Amsterdam-West* gepresenteerd. Uit dit rapport blijkt – zo stelt beklaagde - de werkelijke oorzaak van de schade, te weten het op een onjuiste wijze afgemeerd liggen door schepen op die locatie.

Dit rapport geeft volgens beklaagde ook duidelijk aan dat er diverse factoren van invloed zijn als het gaat om veilig afgemeerd liggen: omgevingscondities, ligplaats, afgemeerde schepen, afmeerconfiguraties en procedures en passerende schepen. Eventuele bewegingen van het schip zijn met name terug te leiden op deze factoren en zijn zeker niet veroorzaakt door alleen maar het vaargedrag van beklaagde.

Beklaagde merkt op dat uit het rapport blijkt dat de passeerafstand voor de genoemde ligplaatsen niet groot is. De afstand is tussen de fenderlijn en de bolders/haken langs de vingerpier 3,5 meter. Bij de losstaande palen is deze afstand 11,8 meter en hiermee aanzienlijk minder dan de door de OCJMF aanbevolen afstand van 35-50 meter".

Beklaagde stelt dat aan de basis van het incident met de Hafnia Arctic de ongelukkige constellatie op deze locatie (bestaande uit meerdere omstandigheden, waaronder locatie afmeerplek) ten grondslag ligt en dat dit vaker schade aan de aldaar afmeerde schepen veroorzaakt.

Hij wijst er op dat thans de overige omstandigheden (zoals snelheid en gebruik sleepboten) worden aangepast teneinde te verzekeren dat schepen aldaar veilig afgemeerd kunnen liggen. Dit was ten tijde van het incident op 15 april 2022 volgens beklagde niet bekend.

Beklaagde wijst er ook op dat in het rapport op pagina 33 onder punt 11 een beheersmaatregel wordt voorgesteld. Deze maatregel is voor zover beklagde bekend nog niet getroffen. Wel worden schepen op de betreffende locatie tegenwoordig regelmatig bakboord afgemeerd, met de kop naar binnen teneinde een betere zetting van de springen te realiseren.

#### *Incident Bro Nissum*

3.5 Beklaagde stelt dat hij op dit incident nooit is aangesproken en zich niet kan herinneren dat er iets mee was. Hij neemt aan dat hem nu een verwijt wordt gemaakt, omdat hij met de Bro Nissum tijdelijk de snelheid had opgevoerd om een ander schip te passeren. Dit gebeurt volgens beklagde echter zeer regelmatig.

Deze wijze van handelen komt de vlotte doorvaart ten goede (zoals ook gewenst door de overige verkeersdeelnemers zoals verkeerscontrole, sluisbediening en overige scheepvaart).

Beklaagde merkt op dat de loodsdienstleider volgens bijlage 4a bij het klaagschrift niet meer dan 8,1 knoop heeft geconstateerd.

#### *Incident Seychelles Patriot*

3.6 Beklaagde ontkent de feiten niet; er is hier te hard gevaren.

Beklaagde stelt dat het toentertijd gebruikelijk was harder te varen dan toegestaan tussen zijkanaal A en de Afrika Haven, alsmede bij de vluchthaven in het noorden van de Afrikahaven.

E.e.a. was volgens beklagde toen redelijk nieuw, er lagen meer schepen daar. Meestal was er niets aan de hand. Beklaagde sluit niet uit dat de beide Somtrans schepen niet goed afgemeerd lagen of dat zij langs zij elkaar lagen waarbij er maar één schip was afgemeerd.

#### *Incident Liv Knutsen*

3.7 Beklaagde betwist dat hij destijds in slaap is gevallen. Uit de verklaring van de kapitein bij dit incident waarbij

"napping" tussen aanhalingstekens staat blijkt ook dat hij niet daadwerkelijk in slaapvallen heeft bedoeld. Over de actie met het schip stelt beklagde: Bij het invaren van de sluis liep het schip uit z'n roer naar stuurboord toe, de enige manier om dit op te lossen is het roer hard bakboord te leggen en vermogen bij te geven zodat je weer naar bakboord komt. In een dergelijke situatie is het onvermijdelijk dat het schip dan meer vaart krijgt. Je doet wat nodig is om de situatie op te lossen en dat heb ik gedaan; het schip heb ik uiteindelijk in het midden van de sluis afgemeerd zonder problemen. In dit geval was er ruim voldoende marge over. De snelheid was ook nergens te hoog.

#### *Navigatiemiddelen*

3.8 Beklaagde betwist dit verwijt. In het geval van de Wilson Dublin heeft beklagde wel het Qastor light programma (navigatie laptop/tablet) gebruikt. Beklaagde heeft voor het rondgaan wel degelijk de

snelheid afgelezen en achtte die in dat geval als voldoende geminderd om de draai in te zetten. Deze afgelezen snelheid kwam op dat moment overeen met het gevoel dat hij bij deze manoeuvre had.

Beklaagde betoogt dat "varen op gevoel" niet in strijd is met art 4, derde lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen. Voor een ervaren en getraind registerloods is het een vereiste om niet alleen blind op de techniek te vertrouwen, maar ook op zijn ervaring. Het begrip "goed zeemanschap" dat ook het toetsingskader is voor het handelen van een loods, maakt dat het gevoel dat iemand heeft bij een bepaalde handeling en de ervaring zeer relevant zijn voor de correcte uitvoering van de werkzaamheden. Daarbij is het niet alleen toegestaan maar zelfs verplicht om - als de feiten en omstandigheden van het geval dit eisen - tegen de regels in te gaan.

#### *Overtreding dienstreglement*

3.9 Beklaagde stelt dat dit geen klacht is die zich leent voor een beslissing door het Tuchtcollege. In negen jaar en 2,5 maand heeft beklagde 2974 loodsreizen gedaan. Hij is in die tijd dus 2965 keer wel op tijd geweest en slechts negen keer niet.

Beklaagde is zich ervan bewust dat "time of the essence is". Hij erkent dat te laat komen absoluut niet wenselijk is en hij doet er alles aan om dit te voorkomen. Voor de keren dat hij te laat is heeft beklagde zijn excuses aangeboden.

3.10 Beklaagde concludeert tot ongegrondverklaring althans gegrondverklaring van de klacht zonder oplegging van een sanctie.

## **4. De openbare zitting**

#### *Verjaring*

4.1 Tijdens de zitting is het beroep op verjaring besproken. Klager erkent dat de klacht over het incident met de Liv Knutsen van 5 oktober 2019 inderdaad buiten de wettelijke verjaringstermijn is voorgelegd. De overige incidenten vonden plaats binnen de termijn van drie jaar voor indiening van de klacht (15 maart 2023).

De raadvrouw van beklagde bepleit dat de redelijke termijn van twee jaar los van de wettelijke verjaring toch relevant is voor deze zaak.

#### *Gedragpatroon*

4.2 Klager stelt dat sprake is van een gedragpatroon van onbehouwen vaargedrag. Beklaagde heeft ter zitting aangegeven dat hij zich niet herkent in de door klager omschreven kwalificatie. Ter zitting zijn de incidenten besproken.

#### *Incident Hoegh Bangkok*

4.3 Beklaagde geeft aan de situatie op dat moment te hebben te onderschat. Hij heeft het schip dat er lag over het hoofd gezien en nagelaten om te kijken hoe hard hij precies ging. Na het incident met de Wilson Dublin had beklagde zijn vaarstijl al aangepast, maar hier was de situatie nog wat anders.

Beklaagde geeft aan dat hij de feiten erkent en dat hij hier nu meer aandacht voor heeft. Beklaagde ontkent dat hij in het algemeen zijn navigatie apparatuur niet gebruikt.

#### *Incident Wilson Dublin*

4.4 Beklaagde voert aan dat de toegestane snelheid 7 knopen was en dat hij ongeveer 9 knopen voer. Dat is, zo stelt beklagde, gebruikelijk om te doen. Dat er schade gevaren is, is vervelend maar komt wat beklagde betreft niet door een fout van zijn kant. Beklaagde meent dat hij niet met een te hoge aanvangssnelheid aan de bocht is begonnen. De voorzitter geeft aan dat uit de overgelegde AIS beelden blijkt dat daar wel sprake van is.

#### *Incident Hafnia Arctic*

4.5 De voorzitter beschrijft de situatie en merkt op dat de passeersnelheid 5,5 knopen is. Beklaagde ontkent dit. De voorzitter geeft aan dat de AIS-beelden door haar en de overige leden van het Tuchtcollege voor de zitting zorgvuldig bestudeerd zijn en dat zij tot deze snelheid zijn gekomen. Het betreft op deze locatie inderdaad een gevoelige situatie en het Tuchtcollege heeft begrepen dat de aanbevolen snelheid tegenwoordig lager is. Beklaagde beschrijft waarom de afmeerconfiguratie niet ideaal is. Klager merkt op dat de situatie al sinds 2019 bekend is en ook onderdeel van training is geweest. Er is ook een speciale aanwijzing voor gegeven.

#### *Incident Bro Nissum*

4.6 Beklaagde benadrukt dat wat er gebeurde enkel en alleen was om dat schip voorbij te laten en dat de verkeersdienst dit ook graag zo heeft. Op de vraag van de voorzitter of hij dit besproken had met de collega op het andere schip geeft beklagde aan dat hij niet precies weet wat hij gezegd heeft, maar - zo stelt beklagde - het is gebruikelijk om bij het andere schip aan te geven wat je gaat doen. De voorzitter vraagt of het er bij deze klacht niet meer om gaat dat er discussie ontstond. Volgens klager was dat inderdaad het geval. Als dat niet was gebeurd was het voorval waarschijnlijk helemaal niet bij het bestuur terechtgekomen.

#### *Incident Seychelles Patriot*

4.7 Ter zitting is aan beklagde voorgehouden dat ook hier vaststaat dat er te hard is gevaren. Beklaagde geeft aan dat het gebruikelijk is om op het stuk vanaf Beverwijk hard te gaan maar dat hij te laat is begonnen met remmen.

#### *Incident Liv Knutsen*

4.8 De voorzitter stelt vast dat dit feit verjaard is en verder niet inhoudelijk besproken hoeft te worden.



## 5. Relevante bepalingen

Op grond van artikel 28 van de Loodsenwet zijn registerloodsen onderworpen aan tuchtrechtspraak ter zake van enig handelen of nalaten dat een behoorlijk registerloods niet betaamt, ter zake van enige overtreding van een verordening of van een krachtens een verordening gegeven nader voorschrift als bedoeld in artikel 15 van de Loodsenwet.

Op grond van artikel 15, eerste lid, onderdeel a, Loodsenwet stelt de ledenvergadering van de Nederlandse loodsencorporatie verordeningen vast in het belang van een goede beroepsuitoefening.

Artikel 2 van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen bepaalt dat een registerloods zich in het openbaar zodanig dient te gedragen dat het vertrouwen in het beroep van registerloods of in zijn eigen beroepsuitoefening niet wordt geschaad.

Op grond van artikel 4, eerste lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen dient de registerloods ervoor zorg te dragen dat hij zijn beroepsuitoefening fit en uitgerust aanvangt. Op grond van artikel 4, vierde lid, van deze verordening dient de registerloods bij de uitoefening van zijn functie maatregelen te treffen om te voorkomen dat hij zichzelf of anderen in gevaar brengt.

Artikel 7 van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen verplicht een registerloods om tijdig, juist, en volledig te voldoen aan de administratieve verplichtingen, volgens de nadere voorschriften van het bestuur van de regionale loodsencorporatie, waartoe hij behoort.

Artikel 34, vierde lid, van de Loodsenwet bepaalt dat wanneer een klacht wordt ingediend na verloop van drie jaar na de dag waarop de klager heeft kennisgenomen of redelijkerwijs kennis heeft kunnen nemen van de gedraging waarop de klacht betrekking heeft, de klacht niet-ontvankelijk wordt verklaard.

## 6. Overwegingen Tuchtcollege

6.1 Het incident met de Liv Knutsen is op grond van artikel 34, vierde lid, van de Loodsenwet verjaard.

6.2 Het incident met de Seychelles Patriot vond plaats op 3 mei 2020. De klacht tegen beklaagde is ingediend op 15 maart 2023. Dit valt binnen de wettelijke verjaringstermijn uit artikel 34, vierde lid van de Loodsenwet. Het beroep op overschrijding van de redelijke termijn op grond van artikel 6 EVRM wordt verworpen. De raadvrouw van beklaagde heeft een beroep gedaan op de redelijke termijn voor berechting van een strafvervolgung van twee jaar (ECLI:NL:HR:BD2578 rov. 3.14). Voor zover deze termijn al van toepassing is op de behandeling van de onderhavige (tucht)klacht dan is deze op 15 maart 2023 aangevangen en dus niet verstreken.

6.3 Beklaagde heeft bij de incidenten met de Hoegh Bangkok, de Wilson Dublin, de Hafnia Arctic en de Seychelles Patriot steeds te hard gevaren. Dat is niet het geval bij het oplopen van de Bro Nissum. Bij deze manoeuvre kan niet worden vastgesteld dat beklaagde een verwijt treft. Van een snelheidsovertreding was geen sprake.

Bij het incident met de Hoegh Bangkok is een hinderlijke waterbeweging ontstaan en heeft beklaagde het bij Pelt en Hooykaas afgemeerd binnenvaartschip in gevaar gebracht.

Bij het incident met de Wilson Dublin was de aanvangssnelheid tijdens de afmeermanoeuvre te hoog. Beklaagde heeft zijn inschattingsfout erkend.

Bij het incident met de Hafnia Arctic is beklaagde met een te hoge snelheid langs het afgemeerde schip gevaren met schade tot gevolg. Beklaagde dient juist rekening te houden met de suboptimale afmeerconfiguratie en het feit dat de passeerafstand voor de ligplaats niet zo groot was door de passeersnelheid laag te houden.

Bij het incident met de Sechelles Patriot was de snelheid te hoog en is niet, althans veel te laat afgeremd. Door de ontstane waterverplaatsing zijn de trossen van aan de wachtsteiger afgemeerde binnenvaartschepen gebroken.

6.4 Bij de incidenten met de Hoegh Bangkok, de Wilson Dublin, de Hafnia Arctic en de Seychelles Patriot is telkens sprake van een overtreding van artikel 4, vierde lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen. Beklaagde heeft onvoldoende maatregelen getroffen om te voorkomen dat hij zichzelf of anderen in gevaar brengt. Beklaagde heeft zichzelf en anderen in gevaar gebracht en overtreedt hiermee ook de zelfstandige norm van artikel 28 van de Loodsenwet. Zijn handelen betaamt een behoorlijk registerloods niet. Van registerloodsen wordt verwacht dat zij alle maatregelen in acht nemen die noodzakelijk zijn voor het op veilige wijze deelnemen aan het scheepvaartverkeer. Op dit punt zijn de klachten tegen beklaagde gegrond.

6.5 De zelfstandige klacht met betrekking tot het gebruik van navigatiemiddelen is niet gegrond. Er is niet aangetoond dat beklaagde bij het incident met de Wilson Dublin geen gebruik heeft gemaakt van navigatiemiddelen.

6.6 Met betrekking tot de klacht tot de overtreding van het dienstreglement is het Tuchtcollege van oordeel dat dit binnen de maatschap opgelost had kunnen worden en dat het geen handelen betreft dat zich thans leent voor een tuchtrechtelijk verwijt.

6.7 Beklaagde erkent de feiten. Hij toont echter weinig inzicht in (de oorzaken van) zijn gedrag en de (mogelijke) gevolgen daarvan. Het Tuchtcollege heeft de indruk dat beklaagde onvoldoende reflecteert op zijn eigen aandeel bij de incidenten en de neiging heeft om de oorzaak buiten zijn eigen gedrag te zoeken. Beklaagde stelt op punten berouw te hebben maar geeft ook blijk van irritatie. Het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond heeft beklaagde herhaaldelijk aangesproken op zijn vaargedrag alvorens een klacht bij het Tuchtcollege werd ingediend. Dit heeft tot onvoldoende

resultaat geleid. Daarvoor was de onderhavige tuchtprocedure noodzakelijk. Beklaagde heeft verklaard dat de tuchtprocedure veel impact op hem heeft gehad en dat hij thans als een havik op de snelheid let.

6.8 Het feit dat beklagde vier keer met een te hoge snelheid heeft gevaren en daarmee zichzelf en anderen in gevaar heeft gebracht vormt voor het Tuchtcollege grond om de maatregel van berisping op te leggen.

6.9 Het Tuchtcollege merkt in dit verband op dat de doelstelling van het tuchtrecht primair is gelegen in het bevorderen van het zelfreinigend vermogen van de beroepsgroep en het uitbannen van ongewenste uitwassen. Van het tuchtrecht gaat een leereffect uit richting zowel de beklagde beroepsbeoefenaar als andere beroepsbeoefenaren.

6.10 Voor een kostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

## **7. Beslissing**

Het Tuchtcollege verklaart de klachten met betrekking tot de incidenten met de Hoegh Bangkok, Wilson Dublin, Hafnia Artic en de Seychellen Patriot gegrond en legt aan beklagde de maatregel van berisping op.

Aldus gewezen door mr. C. Sikkel (voorzitter), P. Borsboom, A. Lettinga, R. Verhallen MSc en D.J. de Zwart (leden), in aanwezigheid van mr. J.K Drewes (secretaris), en uitgesproken op de openbare zitting van 20 november 2023 te Amsterdam.

mr. C. Sikkel  
voorzitter

mr. J.K. Drewes  
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).