

Uitspraak van het Tuchtcollege Loodsen d.d. 4 december 2013 inzake de klacht ingediend door de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond tegen registerloods X.

1. Procedureverloop

- 1.1. Op 3 april 2013 heeft de Regionale Loodsencorporatie Amsterdam-IJmond (hierna te noemen: klager) bij monde van haar Voorzitter een klacht ingediend tegen de registerloods X (hierna te noemen: beklaagde) wegens het feit dat bij haar, tijdens een loodsreis op 29 maart 2013, een alcoholpromillage is geconstateerd van 2,1.
- 1.2. Naar aanleiding van deze klacht heeft de Voorzitter van het Tuchtcollege een voorlopig onderzoek ingesteld als bedoeld in artikel 37, tweede lid, van de Loodsenwet (hierna: Lw).
- 1.3. Bij schrijven d.d. 10 april 2013 heeft het Tuchtcollege klager verzocht nadere documenten en overige informatie ter onderbouwing van de klacht over te leggen.
- 1.4. Bij schrijven d.d. 19 april 2013 heeft klager de klacht nader toegelicht en de navolgende stukken overgelegd:
 - een "Letter of protest" van kapitein R. van de motortanker (m.t.) Gold Point, getekend 29 maart 2013;
 - een perspublicatie gedateerd 23 april 2013;
 - een brief van klager aan de Dienst Bestuurlijke Aangelegenheden te Haarlem d.d. 15 april 2013;
 - een schrijven van de Politie, organisatieonderdeel Noord-Nederland, d.d. 16 april 2013;
 - een schrijven van klager aan beklaagde d.d. 14 april 2013;
 - een verklaring van A, kapitein van de sleepboot "Arion", gedateerd 29 maart 2013 en
 - een verklaring van S, kapitein van de sleepboot "Telstar", gedateerd 29 maart 2013;
- 1.5. Het Tuchtcollege heeft beklaagde bij schrijven d.d. 26 april 2013 een afschrift gezonden van de onder 1.4 genoemde stukken.
- 1.6. Bij schrijven d.d. 18 juni 2013 heeft de raadsman van beklaagde namens beklaagde verweer gevoerd tegen de klacht en de navolgende stukken overgelegd:
 - verslag van beklaagde over de loodsreis met de m.t. Gold Point;
 - voordracht van beklaagde d.d. 10 juni 2013 voor de Regionale Loodsencorporatie.

- 1.7. Bij publicatie in de Staatscourant van 10 september 2013 (nr. 25252) heeft het Tuchtcollege op grond van artikel 39, vierde lid Lw (zoals door beklagde verzocht) geanonimiseerd mededeling gedaan van de openbare terechtzitting op 24 september 2013.
- 1.8. Op 23 september 2013 heeft het Tuchtcollege, in het bijzijn van beklagde en een vertegenwoordiger van klager, ten kantore van het Haven Operatie Centrum in IJmuiden kennis genomen van de radarbeelden van de loodsreis, waarop de klacht betrekking heeft, alsmede van het marifonieverkeer en ander contact dat gedurende de loodsreis heeft plaatsgevonden. Van deze descepte is een proces-verbaal opgemaakt.
- 1.9. Op 24 september 2013 heeft de openbare zitting plaatsgevonden. Klager en beklagde hebben een schriftelijke toelichting overgelegd. Bij gelegenheid van deze zitting zijn ook de hiervoor genoemde sleepbootkapiteins als getuigen gehoord. Van de zitting is een proces-verbaal opgemaakt. Daarin is (ook) het verslag van de getuigenverhoren opgenomen.
- 1.10. De bovenstaande stukken zijn aan deze uitspraak gehecht. De inhoud ervan wordt als hier herhaald en ingelast aangemerkt.

2. De Klacht

- 2.1. Klager voert ter onderbouwing van de klacht de navolgende feiten aan:
 1. Beklaagde is op 29 maart 2013 om 14.38 uur aan boord gegaan van de motortanker (m.t.) Gold Point.
 2. Bij kapitein R. van de m.t. Gold Point rees het vermoeden dat beklagde onder invloed verkeerde van alcohol. Verwezen wordt naar diens onder 1.4 genoemde "Letter of protest" aan de "Amsterdam Harbour Pilot", c.c. scheepsagent "MariTeam Shipping Agencies". In deze "Letter of protest" wordt de geadresseerde verantwoordelijk gehouden voor het oponthoud als gevolg van het feit dat een dronken loods van boord is gegaan in afwachting van de komst van een nieuwe loods ("*Due to the vessel awaiting new Pilot at Lock Noordersluis after disembarkation of drunk pilot*").
 3. MariTeam Shipping Agencies heeft de KLPD gewaarschuwd. De KLPD heeft beklagde overgebracht naar het politiebureau. Bij die gelegenheid wees een ademanalyse een waarde aan van 2.1 promille, zijnde vier keer de toegestane hoeveelheid alcohol.
 4. Beklaagde heeft bij de loodsreis de veiligheid van het schip, andere schepen, kunstwerken en het milieu in gevaar gebracht. Ter illustratie heeft klager verwezen naar de inhoud van de hiervoor onder 1.4 genoemde verklaringen van de sleepbootkapiteins, alsook naar de

radarbeelden die bij het Havenoperatiecentrum in IJmuiden desgewenst zouden kunnen worden bekeken.

2.2. De verklaring van A, kapitein van de sleepboot "Arion", luidt, zakelijk en verkort weergegeven, dat:

1. hij op 29 maart 2013 om 14.30 uur opdracht kreeg de m.t. Gold Point, komend van zee, richting sluis te assisteren;
2. hij verbaasd was (14.45 uur) dat de Gold Point "*al tussen de nieuwe pieren zit en met een dikke snor voor de kop door komt zetten*";¹
3. hij herhaaldelijk geprobeerd heeft met de loods of kapitein contact te krijgen, hetgeen niet lukte (14.55 uur);
4. hij geprobeerd heeft de m.t. Gold Point met de sleepboot Arion bij te houden om vast te maken aan de achterkant, hetgeen niet lukte; de snelheid van de m.t. Gold Point bedroeg op dat moment (14.55 uur) - aldus A - nog 10,9 knopen;
5. de m.t. Gold Point een groene ton heeft geraakt, die bij het achterschip van de m.t. Gold Point tevoorschijn kwam en die hij met zijn sleepboot, die daar vlak achter zat, nog net kon ontwijken;
6. de loods van deze omstandigheid (schampen/overvaren van de boei) geen melding aan de sleepboten heeft gedaan;
7. de m.t. Gold Point na het raken van de boei "op een haar na" het richting zee varende schip SKS Tyne kon ontwijken;
8. de sleepboot "Telstar", die klaar lag bij het Forteiland, door de stuurcorrectie van de m.t. Gold Point aan de grond liep;
9. de snelheid van de m.t. Gold Point op die plek nog steeds "dik boven de tien knopen" lag en hij (A.) toen (15.00 uur) nog steeds - ondanks herhaaldelijk proberen - geen contact kreeg met de loods of kapitein;
10. hij op eigen initiatief (gezien de hoge snelheid van de m.t. Gold Point) besliste de m.t. Gold Point af te remmen, nadat collega sleepbootkapitein S. van de Telstar hem had geïnformeerd (15.10 uur) dat de snelheid van de m.t. Gold Point "te hoog.. was om ... bij te houden" ("*Na geen twijfel begin ik gelijk met alles wat ik heb tegen te remmen (45 ton)*");
11. ook toen naar zijn idee beklagde nog steeds niet de voortstuwende kracht van de m.t. Gold Point afhaalde;
12. hij met 45 ton tot het laatste moment is blijven remmen en op die wijze de snelheid van de m.t. Gold Point heeft kunnen terugbrengen om het schip nog "op tijd stil te krijgen in de sluis" en dat
13. hij verbaasd was over de spraak en ongewone reacties van de loods toen het contact op enig moment wel tot stand kwam.

¹ Een kaart van de haven van IJmuiden zoals ter zitting met partijen en getuigen besproken, is aangehecht en wordt als hier herhaald en ingelast aangemerkt;

5. De verklaring van sleepbootkapitein S. van de sleepboot "Telstar" luidt, zakelijk en verkort weergegeven, dat:
1. hij op 29 maart 2013 rond 14.30 uur van de operator opdracht kreeg om samen met de sleepboot Arion de m.t. Gold Point te assisteren.
 2. hij omstreeks 15.00 uur van de operator te horen kreeg dat de m.t. Gold Point "met ruim 13 knopen de pier is binnen gelopen en inmiddels al tussen de oude pieren vaart".
 3. hij bij het Forteiland (bij de NK-5 boei) is blijven liggen, omdat de Telstar "niet een erg snelle boot is en met die snelheid niet als voorboot wil en kan vastmaken".
 4. hij, ondanks herhaalde pogingen, geen contact heeft kunnen leggen met de loods op de m.t. Gold Point.
 5. de m.t. Gold Point "meer om de zuid voer dan gebruikelijk is", met haar achterschip een boei raakte aan de westzijde van het Forteiland en afvoer op het naar zee gaande schip SKS Tyne.
 6. het "er erg op leek dat het tot een aanvaring zou komen tussen de m.t. Gold Point en de SKS Tyne".
 7. hij besloot gas te geven en weg te varen, uit angst dat de m.t. Gold Point, na een eventuele aanvaring met SKS Tyne, hààr (Telstar) richting op zou komen nabij de boei NK-5, maar dat de Telstar aan de grond bleek te zijn gelopen.
 8. hij kort daarna loskwam en de sleepboot Arion heeft gevraagd af te remmen, omdat de Telstar anders niet meer vóór de m.t. Gold Point zou kunnen komen;
 9. de Telstar uiteindelijk vlak voor de sluis (tussen de remming) een sleepverbinding met de m.t. Gold Point tot stand kon brengen.
 10. hij pas op dát moment contact kreeg met de loods en dat dit contact "kort, weinig en afwezig" was, dat hij "weinig tot geen aanwijzingen van de loods heeft gekregen" en dat hij dus vooral in samenspraak met de collega van de sleepboot Arion de m.t. Gold Point heeft afgemeerd aan de noordzijde van de sluis.
6. Beklaagde heeft – aldus de klacht – niet alleen omdat zij is aangehouden met een te hoog alcoholpromillage, maar ook omdat zij (door de wijze waarop zij de m.t. Gold Point in de haven van IJmuiden heeft beloodst) wetten en verordeningen overtreden. Door de wijze van beloodsing is de veiligheid van het schip (m.t. Gold Point), van andere schepen, kunstwerken en het milieu in gevaar geweest. Klager en de gehele beroepsgroep hebben door het voorval reputatieschade opgelopen, aldus de klacht.

3. Verweer

- 3.1. Beklaagde erkent dat zij op 29 maart 2013 aan boord van de m.t. Gold Point loodswerkzaamheden heeft verricht, dat de kapitein de scheepsagent heeft gewaarschuwd vanwege het vermoeden dat zij (beklaagde) onder invloed van alcohol verkeerde, dat de KLPD

een ademanalyse heeft gedaan die uitwees dat zij teveel had gedronken en dat een nadere ademanalyse een waarde van 2,1 promille aangaf.

- 3.2. Beklaagde stelt dat het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie haar met de voornoemde brief d.d. 14 april 2013 op oneigenlijke gronden een verbod heeft opgelegd om nog langer loodswerkzaamheden te verrichten. Aan de vereisten die gelden voor toepassing van de bevoegdheid op grond van artikel 4a, derde lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening Registerloodsen zou niet zijn voldaan.
- 3.3. Beklaagde geeft verder aan dat klager in de genoemde brief d.d. 14 april 2013 ten onrechte heeft verwezen naar artikel 4 lid 3 en artikel 4a lid 3 van die verordening.
- 3.4. Onder het kopje "Verweer" geeft beklagde aan dat de verklaringen van de kapiteins van de sleepboten Arion en Telstar *enigszins tendentius en op relevante punten onjuist zijn*. Beklaagde heeft, aldus het verweerschrift, korte maar duidelijke en correcte instructies aan betrokkenen gegeven.
- 3.5. Ter illustratie heeft (de raadsman van) beklagde verwezen naar haar verslag van de loodsreis, dat als bijlage 1 aan het verweerschrift is gehecht. Beklaagde heeft ter zitting aangegeven deze verklaring te hebben opgesteld na het bekijken van de radarbeelden.
- 3.6. De onder 3.4 genoemde verklaring luidt - verkort en zakelijk weergegeven – dat:
 1. de m.t. Goldpoint op 29 maart 2013 om 15.00 uur binnen de pieren kwam (locatie 50m N LL) met een snelheid van 13,6 knopen;
 2. de m.t. Goldpoint om 15.07 uur met een snelheid van 10.2 knopen met het achterschip langs boei NK3 schampte;
 3. de m.t. Goldpoint vervolgens om 15.08 uur een draai naar bakboord maakte en dat daardoor een "near miss" is ontstaan met de SKS Tyne;
 4. de sleepboot Telstar voor het uitvoeren van sleepwerkzaamheden ten behoeve van de m.t. Gold Point wachtte bij boei NK5, maar "om een eventuele aanvaring te voorkomen aan de kant ging de zuid in" en daarbij kwam vast te zitten;
 5. de m.t. Gold Point om 15.09 uur (met een snelheid van 7.9 knopen) is opgeroepen door een sleepboot op de locatie "naast IJpalen, 50m NLL" en beklagde om 15.11 uur een sleepboot heeft opgeroepen, waarna de sleepboot Arion 15.13 uur heeft gemeld dat de sleepverbinding was tot stand gekomen ("Arion meldt zich vast");
 6. de m.t. Gold Point in het tijdsbestek van 15.15 uur tot 15.19 uur (een traject van 700 meter uit de sluis tot net voor de remmingswerken van de sluis) haar snelheid heeft teruggebracht van 5.7 knopen tot 2.5 knopen (nadat beklagde om 15.19 uur de Arion heeft verzocht "te stoppen");

7. beklaagde de Telstar om 15.22 uur heeft gevraagd om 10 ton noord en de Arion om 20 ton te remmen (snelheid m.t. Gold Point op dat moment 2.3 knopen), waarna m.t. Gold Point om 15.23 uur in de sluis kwam ("achterschip voorbij buitendeur");
 8. beklaagde om 15.24 uur en 15.25 uur de sleepbootkapiteins nadere instructies heeft gegeven, waarna de m.t. Gold Point om 15.35 uur in de sluis lag afgemeerd;
 9. beklaagde excuses heeft aangeboden voor haar handelen en communicatie tijdens de reis.
- 3.7. Beklaagde heeft verder als verweer aangevoerd dat zij alcoholverslaafd is en dat dit als een ziekte moet worden aangemerkt, dat zij zich op 11 april 2013 heeft aangemeld bij de afkickkliniek "Solutions" in Voorthuizen, dat zij op 10 mei 2013 het programma van die kliniek succesvol heeft afgerond en uit de kliniek is ontslagen en dat zij nog gedurende tenminste een jaar in een zgn. "after care programma" van deze kliniek zit.
- 3.8. Beklaagde heeft verzocht als herhaald en ingelast te beschouwen de voordracht die zij op 10 juni 2013 heeft gehouden en die aan het verweerschrift is aangehecht als bijlage 2. Verkort en zakelijk weergegeven luidt de inhoud van deze voordracht dat (1) beklaagde verslaafd is, dat (2) zij de afgelopen jaren heeft getracht om met professionele hulp haar drankgebruik te verminderen, dat (3) zij een en ander niet bekend heeft gemaakt teneinde niet de kans te lopen haar baan kwijt te raken, dat (4) zij in het hiervoor genoemde "after care programma" één keer per week een verplichte bijeenkomst heeft, dat (5) zij zich realiseert haar collega-loodsen op 29 maart 2013 een slechte dienst te hebben bewezen en dat (6) zij daarvoor aan haar collega's haar excuses heeft aangeboden.
- 3.9. Tenslotte merkt beklaagde in het verweerschrift op dat nog niet duidelijk is of het openbaar ministerie haar gaat vervolgen, maar "haar naar alle waarschijnlijkheid een straf zal opleggen". Zij verzoekt het Tuchtcollege, gezien (1) deze laatste omstandigheid, (2) het feit dat zij haar verslaving onder controle heeft en (3) het feit dat geen (materiële) schade is opgetreden, de zaak met een "berisping" af te doen.

4. De openbare zitting

- 4.1. Op 24 september 2013 zijn de hiervoor genoemde sleepbootkapiteins A. (sleepboot Arion) en S. (sleepboot Telstar) als getuigen gehoord. Zij hebben onder ede de inhoud van de door hen afgelegde verklaringen bevestigd.
- 4.2. Aanvullend op de eerder door hem afgelegde verklaring, heeft getuige A. verklaard dat:
1. normaal gesproken de sleepverbinding wordt gemaakt tussen de "nieuwe"- en "oude pieren" van IJmuiden, zulks bij een gebruikelijke en veilige snelheid van 6 à 7 knopen;

2. de m.t. Gold Point zòdanig veel sneller voer, dat hij met de sleepboot Arion ter hoogte van het Forteiland - waar de voorkeürssnelheid 7 knopen bedraagt - "nog maar net kon bijhouden";
3. het schampen van de boei bij het Forteiland door de m.t. Gold Point een gevaarlijke situatie opleverde (*"Ik zag de boei onder de Gold Point vandaan komen. Dat zorgde voor een gevaarlijke situatie, omdat wij normaal gesproken bij het maken van de sleepverbinding op korte afstand van het begeleide schip varen om een lijn te kunnen aanpakken"*);
4. hij geen tijdige instructies heeft gekregen van de loods om te remmen en dit uiteindelijk op eigen initiatief heeft gedaan *"omdat ik vreesde dat er anders ongelukken zouden gebeuren"*;
5. hij geen verandering zag in het schroefwater van de m.t. Gold Point (*"de schroef bleef wentelen"*) en dat hij het hele traject voluit is blijven remmen (*"Ik heb daarbij het hele verdere traject met volle kracht geremd: 45 ton. De Arion werd daarbij als het ware als een drijfanker door het water gesleept"*);
6. daarbij het gevaar heeft bestaan dat de sleepkabel zou breken;
7. hij pas vlak voor de sluis contact kreeg met de loods, maar dat sprake van een ongebruikelijke communicatie;
8. hij ook in de sluis met 45 ton is blijven remmen *"omdat het schip behoorlijk doorzette"*;
9. hij zich achteraf in gesprekken met collega's heeft afgevraagd of het, uit een optiek van veiligheid, wel verstandig was geweest de sleepverbinding onder die omstandigheden te maken en dat de m.t. Gold Point misschien de sluisdeur had geramd, indien hij de sleepverbinding niet had gemaakt en niet met volle kracht had geremd, alsook dat
10. hij niets heeft gehad aan de instructies van de loods en (vanwege de geschetste omstandigheden) mèèr bezig was met zijn bemanning en collega van de Telstar.

4.3. Getuige S. heeft, aanvullend op zijn eerder afgelegde verklaring, verklaard dat:

1. de Telstar er pas tussen de remming van de sluis in slaagde de verbinding met de m.t. Gold Point te maken.
2. als de sleeplijn van de Arion, die de m.t. Gold Point afremde, was gebroken, de Telsar tussen de Gold Point en de sluisdeur had kunnen raken.
3. de Telstar en zijn bemanning in gevaar zijn geweest.
4. hij geen behoorlijke aanwijzingen kreeg van de loods en dat
5. hij samen met de kapitein van de Arion de kwestie moest oplossen.

4.4. Klager en beklagde hebben desgevraagd aangegeven geen vragen te hebben aan de getuigen, waarna het getuigenverhoor is afgesloten.

4.5. Klager en beklagde hebben hun standpunten nader toegelicht overeenkomstig de pleitnota's waarvan een afschrift aan deze uitspraak is gehecht.

5. Relevante bepalingen

- 5.1. Op grond van artikel 28 Loodsenwet zijn registerloodsen onderworpen aan tuchtrechtspraak terzake van enige overtreding van een verordening of van de krachtens een verordening gegeven nadere voorschriften. Voor een dergelijke overtreding kan een van de in het eerste lid van dat artikel genoemde maatregelen worden opgelegd.
- 5.2. 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.
- 5.3. Artikel 2 van de Beroepsuitoefeningsverordening registerloodsen (hierna: de verordening) 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.
- 5.4. Op grond van artikel 4, eerste lid, van de verordening dient de registerloods ervoor zorg te dragen dat hij zijn beroepsuitoefening fit en uitgerust aanvangt.
- 5.5. Op grond van artikel 4, vierde lid, van de verordening dient de registerloods bij de uitoefening van zijn functie maatregelen te treffen om te voorkomen dat hij zichzelf of anderen in gevaar brengt.
- 5.6. Artikel 4a, eerste lid, van de verordening bepaalt tenslotte dat het, onverminderd het bepaalde in artikel 27 van de Scheepvaartverkeerswet, de registerloods verboden is zijn beroep uit te oefenen na zodanig gebruik van alcohol of van enige andere stof waarvan hij weet of redelijkerwijs moet weten dat het gebruik daarvan – al dan niet in combinatie met het gebruik van een andere stof – de vaardigheid voor het uitoefenen van zijn taken en bevoegdheden als genoemd in artikel 2 Loodsenwet op enigerlei wijze kan verminderen.

6. Overwegingen Tuchtcollege

6.1. Overwegingen inzake de (vaststaande) feiten

Als enerzijds gesteld en anderzijds erkend dan wel niet of onvoldoende weersproken, staan op basis van het klaagschrift, het verweerschrift, de audiovisuele gegevens van de loodsreis en het verhandelde ter zitting de navolgende feiten vast:

1. Beklaagde heeft 29 maart 2013 loodswerkzaamheden verricht aan boord van de m.t. Gold Point, terwijl zij onder invloed van alcohol verkeerde.
2. Een alcoholanalyse heeft een waarde uitgewezen van 2.1 promille, zijnde 4 keer het wettelijk toegestane percentage.

3. Beklaagde is reeds een aantal jaren alcoholverslaafd, maar heeft dit intern niet bekend gemaakt in verband met de kans haar baan kwijt te raken.
 4. De m.t. Gold Point heeft nabij het Forteiland de groene ton NK3 geraakt/geschampt.
 5. Beklaagde heeft van dat feit geen mededeling gedaan aan de (kapitein van de) sleepboot Arion, welke sleepboot zich op dat moment direct achter de m.t. Gold Point bevond. De Arion kon, toen die boei onder het achterschip van de m.t. Gold Point tevoorschijn kwam, deze nog net op tijd ontwijken.
 6. Na het raken/schampen van de boei ontstond nagenoeg een aanvaring met het schip SKS Tyne.
 7. Gedurende het tijdsverloop dat de vorenstaande feiten plaatsvonden, heeft beklagde geen contact onderhouden met de sleepbootkapiteins, die tevergeefs hebben geprobeerd dit contact te leggen.
 8. De m.t. Gold Point heeft met een te hoge snelheid het traject van de pieren naar de sluis afgelegd en kon slechts door het op eigen initiatief handelen van de sleepbootkapiteins (nog) tijdig, zonder dat schade is ontstaan, in de sluis afmeren.
- 6.2. Het bij beklagde geconstateerde alcoholpromillage van 2,1 was dermate hoog, dat zij onverantwoord heeft gehandeld door onder die omstandigheden het beroep van loods uit te oefenen.
- 6.3. Nu beklagde wist of redelijkerwijs had moeten weten dat zodanig gebruik van alcohol de vaardigheden van de beroepsuitoefening kan verminderen, geldt dat beklagde, door desondanks de loodsreis te aanvaarden, heeft gehandeld in strijd met de artikelen 2,4, eerste lid, en 4a, eerste lid, van de Beroepsuitoefeningsverordening Registerloodsen.
- 6.4. Daarnaast heeft - kennelijk als gevolg van het overmatig alcoholgebruik - het optreden van beklagde gedurende de loodsreis geleid tot grote gevaarstelling voor zowel personen, materieel als milieu.
- 6.5. Het vaargedrag van de Gold Point gedurende de loodsreis heeft ertoe geleid dat nabij het Forteiland de boei NK3 werd geraakt/geschampt. De sleepboot Arion heeft de vervolgens onder de m.t. Gold Point vandaan komende boei te nauwernood kunnen ontwijken.
- 6.6. Het raken/schampen van de boei door de m.t. Gold Point had zeer ernstige gevolgen kunnen hebben voor zowel het op de sleepboot Arion aanwezige personeel als voor die sleepboot zelf.
- 6.7. Beklaagde heeft de kapitein van de Arion voor dit gevaar niet gewaarschuwd.
- 6.8. De koers en snelheid van de m.t. Gold Point hebben bovendien geleid tot ernstige gevaarstelling voor het schip SKS Tyne. Uit zowel de verklaringen van de getuigen als van beklagde zelf, alsmede uit de radarbeelden van de loodsreis, blijkt dat de m.t. Gold Point, na

het raken/schampen van de boei, haast in aanvaring kwam met de SKS Tyne. Beklaagde zelf noemt dit in haar verklaring een "Near Miss". Een aanvaring tussen beide schepen had grote gevolgen kunnen hebben voor de bemanning van zowel de m.t. Gold Point als van de SKS Tyne, voor die schepen zelf en voor het milieu.

- 6.9. Als gevolg van de korte afstand waarop de m.t. Gold Point en de SKS Tyne elkaar passeerden en het gevaar van een aanvaring tussen de beide schepen, was de sleepboot Telstar genoodzaakt een uitwijkende beweging te maken, waarbij het aan de grond raakte. Het vaargedrag van de m.t. Gold Point heeft daarmee ook tot gevaarstelling geleid voor deze sleepboot.
- 6.10. De Telstar heeft vervolgens pas zeer kort voor de Noordersluis een sleepverbinding met de voorzijde van de m.t. Gold Point weten te maken. Om het schip tijdig te (kunnen) assisteren in de sluis, zag de Telstar zich genoodzaakt om zich vòòr de m.t. Gold Point te positioneren. De snelheid waarmee de m.t. Gold Point de Noordersluis heeft genaderd, droeg het risico in zich dat de Telstar op enig moment klem zou geraken tussen de m.t. Gold Point en de sluisdeur, hetgeen eveneens ernstige gevolgen had kunnen hebben voor de bemanning van de Telstar en voor deze sleepboot zelf.
- 6.11. *Nadere overwegingen inzake het verweer*
- 6.12. Beklaagde stelt dat, gezien de radarbeelden van de bewuste loodsreis en het naar aanleiding daarvan door haar opgestelde verslag, de getuigenverklaringen enigszins tendentius zijn en op relevante punten onjuist, nu zij weliswaar korte, maar duidelijke en correcte instructies aan hen heeft gegeven.
- 6.13. Dit verweer treft geen doel. Beklaagde heeft verzuimd om bij aanvang van de loodsreis contact op te nemen met de sleepboten, hoewel haar door de haven IJmuiden specifiek werd verzocht het contact te leggen met de sleepmaatschappij.
- 6.14. Beklaagde heeft gedurende de loodsreis verder geen reactie gegeven op het (herhaaldelijk) door de sleepboten gezochte contact.
- 6.15. Blijkens de eigen verklaring van beklagde, heeft zij pas enkele minuten na de "Near Miss" met de SKS Tyne ter hoogte van het Forteiland contact gezocht met de sleepboten. Dit contact was te laat en leidde evenmin tot afdoende instructies aan de sleepboten.
- 6.16. Op basis van het (in de optiek van de sleepbootkapiteins) afwezige en vage contact met de loods zoals dit uiteindelijk kort tot stand kwam en de gevaarlijke situaties die zich kort tevoren zonder vooraankondiging of informatie zijdens beklagde hadden voorgedaan, hebben de betrokken kapiteins van de sleepboten daarentegen geconcludeerd (en kunnen concluderen)

dat zij er allèen voorstonden en dat zij zelf het initiatief moesten nemen om de m.t. Gold Point veilig in de sluis afgemeerd te krijgen.

- 6.17. Volgens de niet door beklagde betwiste getuigenverklaring van de kapitein van de Arion ter terechtzitting, heeft de Arion direct nadat zij uiteindelijk een sleepverbinding tot stand heeft kunnen brengen constant met volle kracht (45 ton) geremd.
- 6.18. Beklaagde heeft pas enkele minuten nadat de Arion de sleepverbinding had gelegd, en dus al met 45 ton (de volledige capaciteit) remde, instructie gegeven om 10 ton te remmen. Gezien de snelheid van de m.t. Gold Point op het moment van het leggen van de sleepverbinding en de resterende afstand tot de sluis, was deze instructie achteraf bezien dus ontijdig en onvoldoende om tijdig vòòr de sluis te kunnen remmen.
- 6.19. Wat er ook zij van de instructies die beklagde heeft doen uitgaan aan de sleepboten, een en ander doet niet af aan de beschonken toestand van beklagde tijdens de loodsreis en het kennelijk daarmee verband houdende gevaarzettende vaargedrag, zoals hiervoor beschreven.
- 6.20. Beklaagde stelt verder bij wijze van verweer dat zij zelf de stap heeft genomen om zich onder medische behandeling voor haar alcoholverslaving te stellen; ook dat een alcoholverslaving is te beschouwen als een ziekte, dat de medische behandeling heeft geleid tot een bewustwordingsproces en dat zowel de medische behandeling als het deelnemen aan een langdurig nazorgtraject duiden op de bereidheid een structurele gedragsverandering te realiseren.
- 6.21. De vraag of alcoholverslaving als een "ziekte" dient te worden aangemerkt kan in het midden blijven. Een en ander laat immers de ernst van de gedragingen van beklagde onverlet. Van een registerloods wordt verwacht dat deze op ieder moment voldoende besef heeft van de eigen fysieke en mentale gesteldheid om te kunnen beoordelen of het verantwoord is loodsdiensten te verlenen. De in artikel 4, eerste en vierde lid, en artikel 4a, vierde lid, van de Beroepsuitoefening verordening registerloodsen neergelegde normen vormen hiervan een weerslag.
- 6.22. Beklaagde stelt dat het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie haar met de voornoemde brief d.d. 14 april 2013 op oneigenlijke gronden een verbod heeft opgelegd om nog langer loodswerkzaamheden te verrichten. Aan de vereisten die gelden voor toepassing van de bevoegdheid op grond van artikel 4a, derde lid, van de verordening zou niet zijn voldaan.
- 6.23. Het Tuchtcollege stelt vast dat de brief van klager d.d. 14 juni 2013 niet de klacht van klager betreft en dat het bepaalde in het betreffende artikellid van de verordening zich buiten de tuchtprocedure afspeelt. De genoemde bepaling ziet er uitsluitend op om ordeningsmaatregelen te (kunnen) treffen. De vraag of het bestuur van de Regionale Loodsencorporatie dat laatste op goede gronden heeft gedaan, is daarom ook niet aan het Tuchtcollege ter beoordeling. De

raadsman van beklaagde heeft tijdens de openbare zitting een en ander desgevraagd ook bevestigd.

- 6.24. Beklaagde stelt dat de Regionale Loodsencorporatie bij brief van 14 april 2013 ten onrechte heeft aangevoerd dat beklaagde artikel 4, derde lid, van de verordening heeft overtreden. Het Tuchtcollege constateert in dat verband dat de Regionale Loodsencorporatie bij brief van 19 juni 2013 hierop een correctie heeft aangebracht. Voor het overige komt het Tuchtcollege, zoals hiervoor onder 6.23 aangegeven, aan de inhoud van deze brieven niet toe.
- 6.25. Tot slot stelt beklaagde dat op dit moment nog niet duidelijk is of het openbaar ministerie tot vervolging van beklaagde zal overgaan. Het Tuchtcollege merkt in dat verband op dat beklaagde in haar verweerschrift terecht stelt dat tuchtrecht en strafrecht als afzonderlijke trajecten dienen te worden aangemerkt. Het tuchtrecht heeft primair tot doel het bevorderen van het zelfreinigend vermogen van de beroepsgroep en het uitbannen van ongewenste uitwassen. Het strafrecht heeft daarentegen een primair punitief doel. Met een eventuele vervolging door het openbaar ministerie (hierover is, naar beklaagde ter zitting aangaf, door het openbaar ministerie nog geen beslissing genomen), kan en zal het Tuchtcollege dan ook geen rekening houden bij het bepalen van de sanctie.
- 6.26. Van registerloodsen wordt verwacht dat zij alle maatregelen in acht nemen die noodzakelijk zijn voor het op veilige wijze deelnemen aan het scheepvaartverkeer. Het schip dat wordt beloodst en de bij de loodsreis betrokken sleepboten dienen ten volle op de tijdigheid, volledigheid en juistheid van instructies van de loods te kunnen vertrouwen. Dat was in casu niet het geval. Door te handelen zoals hierboven beschreven, heeft beklaagde zich zodanig gedragen dat er op verschillende momenten gedurende de loodsreis sprake is geweest van (grote) gevaarstelling voor zowel personen, materieel als het milieu. Hiermee heeft beklaagde het vertrouwen dat wordt gesteld in het beroep van registerloods ernstig geschaad.

7. Sanctie

- 7.1. De onder 6 beschreven omstandigheden vormen voor het Tuchtcollege grond om een zware maatregel op te leggen. Met de maatregel van berisping, zoals door de raadsman van beklaagde in overweging is gegeven, kan niet worden volstaan. Ook acht het Tuchtcollege geen termen aanwezig om te volstaan met een geldboete. Voor beide maatregelen geldt dat zij geen directe consequenties hebben voor het kunnen uitoefenen van het beroep van loods. Van het opleggen van een van deze maatregelen zou ten onterechte het signaal kunnen uitgaan dat het beloodsen van een schip onder invloed van alcohol, waarbij bovendien gevaarlijke situaties zijn ontstaan, geen directe gevolgen hoeft te hebben voor de beroepsuitoefening. Het Tuchtcollege acht daarom het opleggen van een zwaardere maatregel aangewezen.

- 7.2. Het Tuchtcollege heeft overwogen de maatregel strekkende tot geheel vervallen van de bevoegdheid op te leggen. Anders dan de raadsman van verweerder ter terechtzitting heeft betoogd kan, òók indien er geen sprake is van recidive, onder omstandigheden aanleiding bestaan om een registerloods deze zwaarste maatregel op te leggen. Het Tuchtcollege constateert dat op 29 maart 2013 sprake is geweest van substantieel alcoholgebruik en van ernstige gevaarstelling voor personen, materieel en/of milieu. Verder heeft beklagde haar verslaving, die al geruime tijd bestond, niet binnen de organisatie van het loodswezen gemeld. De mogelijkheid om met behulp van het loodswezen aan de situatie te werken, dus zonder de beroepsgroep te benadelen, is niet benut. Die omstandigheden kunnen in beginsel voldoende grond vormen om te concluderen dat aan een registerloods niet langer het vertrouwen kan worden gegeven om het beroep uit te oefenen.
- 7.3. Het Tuchtcollege merkt in dit verband ten overvloede 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. Het tuchtrecht is er – anders dan beklagde ter zitting heeft bepleit - niet op gericht om een beklagde beroepsbeoefenaar in alle gevallen weer in het beroep te doen terugkeren. In bepaalde gevallen kunnen gedragingen en overtredingen van beroepsnormen dermate ernstig zijn, dat directe verwijdering uit de beroepsgroep aangewezen is.
- 7.4. Bij het bepalen van de zwaarte van de maatregel heeft het Tuchtcollege anderzijds de omstandigheid betrokken dat beklagde er blijk van heeft gegeven de gemaakte fout in te zien en dat zij er actief werk van heeft gemaakt (c.q. maakt) om haar alcoholprobleem aan te pakken. Betrokkene heeft zich enige tijd op eigen initiatief onder strenge medische behandeling gesteld en verkeert nog in een nazorgprogramma. Dit wijst op een houding die strekt tot structurele gedragswijziging. Voorts betreft het Tuchtcollege bij haar overwegingen dat beklagde sinds 1998 zonder klachten heeft gefunctioneerd.
- 7.5. Op deze gronden komt het Tuchtcollege tot het oordeel dat betrokkene nog een tweede kans in de beroepsuitoefening dient te worden gegund. Tegelijkertijd is het van belang dat er van het opleggen van de maatregel een signaal uitgaat naar zowel beklagde zelf als de beroepsgroep, waaruit duidelijk blijkt dat gedrag als in casu ernstige gevolgen voor de beroepsuitoefening dient te hebben en niet te tolereren valt. Om die reden acht het Tuchtcollege het aangewezen om een schorsing op te leggen van de bevoegdheid tot het uitoefenen van het beroep van registerloods voor de maximale duur, derhalve voor de duur van één jaar, ingaande op de dag volgend op die van deze beslissing.

8. Beslissing

Het Tuchtcollege verklaart de klacht gegrond en legt aan de beklagde registerloods X de maatregel op van schorsing van de bevoegdheid voor de duur van een jaar, ingaande op de dag volgend op die van deze beslissing.

Aldus gewezen door mr. J.A. van der Kolk (voorzitter), A.J. Bottinga, R.M. Gerrits, A.J.A.B. Oomens en W. Siersema (leden) en uitgesproken door mr. J.A. van der Kolk in aanwezigheid van mr. D.J. Hesemans (secretaris) ter openbare zitting van 4 december 2013 te 's-Gravenhage.

mr. J.A. van der Kolk
voorzitter

A.J. Bottinga
lid

R.M. Gerrits
lid

A.J.A.B. Oomens
lid

W. Siersema
lid

mr.D.J.Hesemans
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, Postbus 20021, 2500 EA te 's-Gravenhage.