



UITSpraak 3 van 2016 van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in de zaak nummer 2015.V9 – Dageraad

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde : ing. M. Schipper,
inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

W. D.,
betrokkene.

1. Het verloop van de procedure

Op 15 oktober 2015 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Dageraad (hierna: de Dageraad). Bij het verzoekschrift waren zestien bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Op 25 november 2015 is van betrokkene een verweerschrift met zes bijlagen ontvangen.

De inspecteur heeft daarop een repliek d.d. 7 december 2015 met één bijlage ingediend. Dit stuk is in kopie doorgestuurd aan betrokkene. Deze heeft niet gedupliceerd.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zou plaatsvinden op 22 april 2016 om 11:00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 22 april 2016. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen.

2. Het verzoek

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

Op 21 mei 2015 werd door inspecteurs van de ILT geconstateerd dat met de Dageraad in de nacht van 20 mei op 21 mei [2015] een reis op zee was ondernomen terwijl er passagiers aan boord waren. Volgens de certificaten was dit niet toegestaan. De Dageraad is uitsluitend gecertificeerd om in daglicht met passagiers op zee te varen. Betrokkene was op dat moment kapitein.

Betrokkene wordt verweten dat hij heeft gehandeld in strijd met de zorg die als een goed zeeman in acht behoort te worden genomen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer, en dat hij heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Schepenwet, artikel 3 en artikel 9, lid 1 onder (i) en artikel 40 Regeling veiligheid zeeschepen;
- Wet zeevarenden, artikel 4, lid 5.



3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – verkort en samengevat weergegeven – onder meer het volgende aangevoerd.

Ik ben 30 jaar eigenaar geweest van het met de Dageraad uitgeoefende bedrijf. In 2014 heb ik dat bedrijf overgedragen aan mijn zoon J. Ik realiseer me terdege dat de verplichte certificaten bedoeld zijn om een bepaald veiligheidsniveau te kunnen garanderen en niet een product zijn van loze regelgeving. Ik ontken niet dat ik heb gehandeld terwijl de Dageraad niet voldeed aan de wettelijke eisen en certificaten. Ik betwist echter dat er door het ontbreken van deze certificaten de facto altijd sprake is van een potentieel te laag veiligheidsniveau. Een zeer ervaren kapitein die al tientallen jaren op hetzelfde schip vaart heeft betere papieren dan een minder ervaren kapitein op een relatief onbekend schip. Wij hebben nooit de bedoeling gehad om de opvarenden in een gevaarlijke situatie te brengen en wij nemen geen onnodige risico's als wij op zee zijn.

Door de ondiepte in het Westgat van/naar Lauwersoog zijn we regelmatig genooddaakt om af te wijken van ons vaarschema en voor goede zeemanschap te kiezen.

Na de aanhouding in juli 2014 hebben we actie ondernomen met de certificering. We hebben aanvragen gedaan voor een 200-mijlcertificaat en voor aanpassingen aan het schip om 's nachts te mogen varen. Er werd helaas door de ILT zeer traag gehandeld. Bij een inspectie door de ILT van het schip tijdens een dokking eind maart 2015 concludeerde de inspecteur dat het schip geschikt was voor het

's nachts varen. Wij hebben hieruit opgemaakt dat omtrent het 's nachts varen de certificaten in orde zouden worden gemaakt. Ook daarna werd er wederom zeer traag gehandeld. De voorspelling is dat eind november/december [2015] de certificering in orde zal zijn om 's nachts te kunnen varen.

Er zijn vele maatregelen getroffen ten gunste van de veiligheid; zo is onder meer de stabiliteit aangepast; eind oktober 2015 is een totaal herzien stabiliteitsboekwerk ingediend.



De aanhouding op 22 mei 2015 viel vlak voor het pinksterweekend en deze had daardoor een duur van vijf dagen. In deze omstandigheid was de aanhouding voor ons een onevenredige belasting. Het pinksterweekend is voor de sportvisserij belangrijk om omzet te draaien met sportvistochten. Door de tochten af te blazen hebben wij alle klanten moeten teleurstellen en hebben wij een omzet van € 12.000 misgelopen. Het afbellen heeft ook schade aan de reputatie van het bedrijf veroorzaakt, terwijl het bedrijf wel gecertificeerd is.

Wij zijn niet onwelwillend om aan wettelijke regels te voldoen en we zijn na juli 2014 druk bezig geweest om aan de veiligheidsregels te voldoen. Er heeft zich geen incident voorgedaan en is zelfs geen daadwerkelijk gevaar gecreëerd voor een incident. Het potentiële gevaar dat na een incident voor opvarenden zou kunnen ontstaan is niet eenduidig vast te stellen.

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlagen 2 en 7 bij het verzoekschrift p. 09/10 en 24/30) blijkt dat de Dageraad een Nederlands zeegaand sportvissersvaartuig is van 152 BRT en met een lengte van 29,03 m.

B. Een Aanhoudingsverslag, opgemaakt door M. Schipper en F.P. Hachmang, inspecteurs van de ILT (bijlage 4 bij het verzoekschrift, p. 14–17) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende in: (1) Op 1 juli 2014 zijn de inspecteurs M. Schipper en Z. Tomljenovic op zee aan boord gegaan van de Dageraad. Aan boord werd uit een kladboek dat dienst deed als scheepsjournaal geconcludeerd dat het schip de dag ervoor al was vertrokken. Het schip had de nacht op zee doorgebracht en dat was op grond van het Passenger Ship Safety Certificate niet toegestaan. Een proces-verbaal is niet opgemaakt omdat aan boord beterschap werd beloofd.

(2) Op 21 mei 2015 rond 16.30 uur gingen de inspecteurs H. Bokhorst en



F. Hachmang vanaf de Barend Biesheuvel met een RHIB aan boord van de Dageraad. Wij, rapporteurs, vroegen naar de scheepspapieren. Het schip heeft een certificaat om te varen met 37 personen aan boord bij daglicht. De kapitein vertelde ons dat hij 's morgens bij daglicht was vertrokken. Eenmaal terug op de Barend Biesheuvel kwamen wij erachter dat het schip niet 's morgens was vertrokken maar al de dag ervoor, wat betekende dat het 's nachts had doorgevaren. Dat is volgens de certificaten absoluut niet toegestaan. Het schip is niet gecertificeerd om 's nachts met (slapende) passagiers aan boord op zee te zijn.

(3) Op 22 mei 2015 zijn M. Schipper en F.P. Hachmang in Lauwersoog aan boord gegaan van de Dageraad. Wij, rapporteurs, hebben de eigenaar (J. D.) en de kapitein (W. D.) geconfronteerd met de feiten, dat de kapitein niet de waarheid had verteld over de tijd die het schip op zee gezeten had en dat 's nachts varen volgens het certificaat niet mag. Meerdere malen hebben wij uitgelegd dat wat er nu op het certificaat staat leidend is. We konden op niet veel begrip rekenen. De kapitein en zijn zoon vonden 's nachts varen op deze manier veilig genoeg. Gezien de ernst van bovenstaande overtreding en de eerdere waarschuwing hebben wij besloten het schip aan te houden, omdat er bij ons sprake was van een vermoeden van tekort aan veiligheidsbesef.

Vóór deze inspectie op 22 mei 2015 had M. Schipper het varen in de donkere uren via marinetraffic.com geverifieerd en vastgelegd.

C. Uit een aantal schermafdrucken van www.marinetraffic.com (bijlage 6 bij het verzoekschrift, p. 22/23) blijkt volgens het verzoekschrift dat de Dageraad in de nacht van 20 op 21 mei 2015 op zee is geweest. Vanwege de matige kwaliteit van de schermafdrucken kan het Tuchtcollege dat zelf niet met voldoende zekerheid uit deze afdrucken opmaken.



D. In een voor de Dageraad op 1 april 2015 afgegeven Passenger Ship Safety Certificate (PSSC; veiligheidscertificaat voor passagiersschepen) staat onder meer het volgende:

This is to certify (..) That the ship is, under the authority conferred by Article 9(3) of Directive 2009/45/EC, exempted from the following requirements of the Directive:

(..)

-As specified in Reg. Safety of Seagoing Vessels art 40.1.a and 40.1.b.

Conditions, if any, on which the exemptions are granted:

-The ship will only be engaged in voyages during daylight; a significant wave height of not more than 2 meters (Reg. Safety Seagoing Vessels art 40.2.b).

In dit certificaat wordt verwezen naar Richtlijn 2009/45/EG van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen. Deze richtlijn is als bijlage bij het verzoekschrift gevoegd.

Tevens wordt in het certificaat verwezen naar de Regeling veiligheid zeeschepen, die berust op de Schepenwet. Artikel 40 daarvan is als bijlage 10 bij het verzoekschrift gevoegd.

E. Van de hier van belang zijnde regelgeving wordt het navolgende aangehaald.

(1) Schepenwet

Art. 1: Voor de toepassing van deze rijkswet wordt verstaan onder:

. het ondernemen van een reis: het buitengaats brengen van een schip (buiten een bij algemene maatregel van bestuur (amvb) aan te wijzen lijn, te weten onder andere de buitenlijn langs de Waddeneilanden; amvb 17.11.1981);

.passagiersschip: elk schip dat door den eigenaar bestemd is om meer dan twaalf passagiers te vervoeren dan wel een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert.



Art. 3 lid 1: Er wordt geen reis ondernomen tenzij de voor het schip benodigde certificaten zijn afgegeven, welke nog geldig zijn op het ogenblik van vertrek.

lid 2: Bij of krachtens amvb wordt vastgesteld welke certificaten benodigd zijn. Aan certificaten kunnen beperkingen worden verbonden.

Art. 9 lid 1. De kapitein is verplicht om: (1) zorg te dragen dat de benodigde certificaten te allen tijde aan boord aanwezig zijn (..).

(2) Regeling veiligheid zeeschepen

Art. 4 lid 1: Voor passagiersschepen waarmee nationale reizen worden ondernomen van of naar een haven in de EU is het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen, behorend bij richtlijn 2009/45/EG vereist.

Art. 40 [vrijstellingen; Sportvissersvaartuigen]

lid 1. Schepen die bedrijfsmatig worden gebruikt voor recreatieve visserij met meer dan 12 passagiers, zijn (..) bij het ondernemen van nationale reizen vrijgesteld van: (a) de stabiliteitseisen voor schepen in beschadigde toestand, opgenomen in hoofdstuk II-1, deel B, van de bijlage bij richtlijn 2009/45/EG, mits ten minste wordt voldaan aan de stabiliteitseisen voor schepen in onbeschadigde toestand, opgenomen in de IS-Code [Intact Stability Code; IMO resolutie A.749(18) van 4.11.1993 en latere wijzigingen] (..).

lid 2. Aan de in het eerste lid bedoelde vrijstelling zijn de navolgende beperkingen verbonden: (..)

b. met het schip mogen slechts reizen worden ondernomen bij daglicht, bij een windkracht van ten hoogste 6 Beaufort en een significante golfhoogte van ten hoogste 2 meter.

lid 3. De vrijstelling geldt niet voor schepen met nachtaccommodatie voor passagiers.

Voorganger van deze vrijstellingsregeling was de Beleidsregel

"Ontheffingsbeleid m.b.t. een bestaand zeegaand schip in gebruik voor bedrijfsmatige recreatie t.b.v. de sportvisserij" van 31 maart 2004 (Stcrt. 10.8.2004, nr. 151; bijlage 11 bij het verzoekschrift).



(3) Richtlijn 2009/45/EG van 6 mei 2009 inzake veiligheidsvoorschriften en -normen voor passagiersschepen (PbEU L 163; een herschikking van richtlijn 98/18/EG van 17 maart 1998 en de wijzigingen sindsdien), waarin onder 'een passagiersschip' wordt verstaan een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert. De richtlijn is van toepassing op bestaande passagiersschepen van ten minste 24 m lang, die worden gebruikt voor een zeereis van een haven van een lidstaat naar een andere of dezelfde haven binnen die lidstaat. Artikel 9 staat een lidstaat toe een vrijstellingsregeling ten aanzien van bepaalde eisen vast te stellen voor schepen op binnenlandse reizen onder bepaalde operationele omstandigheden, zoals reizen uitsluitend bij daglicht. Artikel 13 schrijft een PSSC voor conform Bijlage II.

.Bijlage I, hoofdstuk II-1, deel B bevat stabiliteitseisen voor schepen in beschadigde toestand [lekstabiliteit].

.Bijlage II: is het formulier van het veiligheidscertificaat voor passagiersschepen; dit stemt overeen met het Passenger Ship Safety Certificate zoals afgegeven voor de Dageraad op 1 april 2015 (zie hierboven onder D).

F. Betrokkene heeft in zijn verweerschrift onder meer vermeld dat hij niet ontkent dat hij heeft gehandeld terwijl de Dageraad niet voldeed aan de wettelijke eisen en certificaten (zie hiervoor bij paragraaf 3).

G. Betrokkene heeft ter zitting op 22 april 2016 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:
Het klopt dat ik op de dag vóór de inspectie met de Dageraad uit Lauwersoog was vertrokken. Het vertrek vond plaats in de avond van 20 mei rond 22:30 à 23:00 uur. Ik heb maar een paar uren in de donkere uren gevaren. Ik had zeventien passagiers aan boord. Ik weet dat ik niet zo in de nachtelijke uren had mogen varen.



5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaring van betrokkene ter zitting is in deze zaak het navolgende gebleken.

Betrokkene heeft als kapitein van het Nederlandse zeeschip Dageraad op 20 mei 2015 een zeereis ondernomen als passagiersschip en heeft daarbij ook gevaren tijdens de donkere uren in de nacht van 20 op 21 mei 2015. De kapitein is verplicht ervoor te zorgen dat de benodigde certificaten aan boord zijn. De Dageraad beschikte niet over een certificaat om in het donker als passagiersschip te varen.

B. Het varen als passagiersschip betreft volgens de omschrijving in de Schepenwet een schip dat door de eigenaar is bestemd om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, dan wel een schip dat meer dan twaalf passagiers vervoert. In de richtlijn 2009/45/EU gaat het alleen om het varen met meer dan twaalf passagiers. De Dageraad voer die nacht met zeventien passagiers en dus als passagiersschip. Een passagiersschip moet in beginsel voldoen aan de eisen van lekstabiliteit. Uit niets blijkt dat de Dageraad aan die eisen voldeed. In het afgegeven PSSC was voor die eisen – overeenkomstig artikel 40 van de Regeling veiligheid zeeschepen – een vrijstelling verleend, doch uitsluitend voor het varen tijdens daglicht.

Het Tuchtcollege laat in het midden of de Dageraad door de eigenaar was bestemd om meer dan twaalf passagiers te vervoeren en of sprake was van nachtaccommodatie voor passagiers (betrokkene heeft gezegd dat er voor zestien passagiers slaapplaatsen aan boord waren).

Het door de verzoeker in het verzoekschrift gemaakte verwijt is in zoverre te ruim gesteld dat het maken van een zeereis met passagiers tijdens de donkere uren met het voor de Dageraad afgegeven certificaat alleen niet is toegestaan indien wordt gevaren als passagiersschip. Daarvan is geen sprake indien hoogstens twaalf passagiers worden vervoerd.



C. De regels voor het varen met passagiersschepen zijn – gelet op de toelichting bij en het doel van de Richtlijn 2009/45/EU – gericht op het waarborgen van een passend veiligheidsniveau voor passagiers. Kennelijk gaat het daarbij niet zozeer om het voorkomen van ongevallen, maar veeleer om het beperken van de gevolgen daarvan, met name het voorkomen van het verlies van mensenlevens. Het niet naleven van die regels door de verantwoordelijke kapitein levert tevens op het handelen in strijd met het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein 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.

D. Anders dan betrokkene lijkt aan te geven, is voor de Dageraad noch na de inspectie op 1 juli 2014, noch na de inspectie op 21 mei 2015 en de daarop gevolgde aanhouding, een certificaat afgegeven om als passagierschip te varen anders dan bij daglicht. Bij het verzoekschrift bevindt zich (bijlage 15, p. 41–47) een PSSC afgegeven op 17 juli 2015; daarin staat dezelfde vrijstelling met dezelfde voorwaarden als in het PSSC van 1 april 2015 (zie hiervoor paragraaf 4 onder D). Alleen is het toegestane aantal passagiers verhoogd van 37 tot 50 en is het vaargebied vergroot. Op de zitting is een National Safety Certificate (nationaal veiligheidscertificaat) overgelegd, afgegeven op 10 februari 2016, betreffende de Dageraad doch voor de categorie vrachtschip. In dit stuk staat geen vrijstelling voor de stabiliteitseisen en derhalve ook geen daaraan verbonden voorwaarden. Uit dit stuk volgt dat de Dageraad is gecertificeerd om als *vrachtschip* te varen gedurende de donkere uren. Blijkens door de inspecteur bij repliek overgelegde informatie wordt in het voor de Dageraad in oktober 2015 ingediende nieuwe stabiliteitsboek (nog steeds) alleen uitgegaan van stabiliteit in onbeschadigde toestand. Uit niets blijkt dat de Dageraad inmiddels wel voldoet of binnenkort zal voldoen aan de eisen voor lekstabiliteit.



E. Het Tuchtcollege acht het onaannemelijk dat betrokkene niet precies op de hoogte zou zijn van de regelgeving die van toepassing was op de met de Dageraad uitgeoefende onderneming, de bedrijfsmatige recreatie voor de sportvisserij waarmee als passagiersschip reizen op zee worden gemaakt. Betrokkene was naar eigen zeggen al 30 jaar eigenaar van dat bedrijf, totdat zijn zoon J. D. dit in 2014 overnam. Voor de bedrijfsvoering met de Dageraad waren deze regels en de benodigde certificaten van cruciale betekenis. De Regeling veiligheid zeeschepen en haar voorganger de Beleidsregel uit 2004 met de vrijstelling van bepaalde eisen die normaal gelden voor zeegaande passagiersschepen – in het bijzonder voor lekstabiliteit – waren speciaal in het leven geroepen voor deze categorie sportvissersvaartuigen (in de toelichting op de Beleidsregel wordt in de bijlage de Dageraad met name genoemd), omdat het voor deze schepen economisch niet haalbaar was om te voldoen aan alle eisen.

In juli 2014 was betrokkene al gewaarschuwd wegens een soortgelijke overtreding.

F. Het moet ervoor worden gehouden dat betrokkene als verantwoordelijk kapitein van de Dageraad de beperkende voorwaarde van het niet met het schip op zee varen als passagiersschip tijdens de donkere uren welbewust heeft overtreden, naar valt aan te nemen om commerciële redenen.

De achtergrond van deze beperkende voorwaarde is kennelijk dat de gevolgen van een incident met de Dageraad, zoals een aanvaring of een gronding, ernstiger kunnen zijn wanneer zich dat incident voordoet in het donker en zich aan boord (slapende) passagiers bevinden. Zoals aangegeven door de inspecteur, behoren de passagiers tot de meest kwetsbare groep opvarenden, omdat van passagiers – anders dan van bemanningsleden – niet kan worden verwacht dat zij voldoende kennis en ervaring hebben om bij een incident adequaat te reageren.

De toepasselijkheid en naleving van de regels kan niet afhankelijk worden gesteld van individuele opvattingen van een ervaren kapitein over de noodzaak of redelijkheid daarvan. Hieraan doet niet af dat zich in het



verleden met het schip nooit dergelijke incidenten met dergelijke gevolgen hebben voorgedaan. Ook de bijzondere omstandigheden in het vaargebied bij Lauwersoog en het Westgat vormen geen rechtvaardiging om zich niet aan de regels te houden.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, met name die van de passagiers, in gevaar is gebracht. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats. Het Tuchtcollege laat meewegen enerzijds dat betrokkene al een keer was gewaarschuwd zonder dat daaraan consequenties waren verbonden en anderzijds dat zich geen ongeval heeft voorgedaan met schadelijke gevolgen voor de passagiers. De gevolgen die de aanhouding van het schip hebben gehad voor de bedrijfsvoering kunnen slechts in beperkte mate in aanmerking worden genomen, nu niet blijkt in hoeverre deze ook betrokkene hebben geraakt, die immers geen eigenaar meer was van schip en onderneming. Gelet op de verschillende omstandigheden ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd zoals hierna is vermeld. Deze voorwaardelijke veroordeling is mede bedoeld als prikkel om de hier overtreden regels voortaan wel na te leven zo lang deze van toepassing zijn ten aanzien van het schip waarop betrokkene als kapitein of scheepsofficier vaart.

7. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;



- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van zes maanden;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van vier maanden niet ten uitvoer zal 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, welke het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich 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 op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak;
- verklaart de bezwaren voor het overige ongegrond.

Aldus gewezen door mr. A.N. van Zelm van Eldik, voorzitter, R.E. Roozendaal en S. Kramer, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door de voorzitter ter openbare zitting van 1 juni 2016. De secretaris is buiten staat om de uitspraak mede te ondertekenen.

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.G.H. Kleingeld
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.