



**UITSpraak 4 van 2012 van het Tuchtcollege voor de
Scheepvaart in de zaak nr. 2012.V1 – Ennio Marnix**

Op het verzoek van:

verzoeker

de Minister van Verkeer en Waterstaat, thans de Minister van Infrastructuur
en Milieu, te s' Gravenhage,
gemachtigde : E.J. van Leeuwen,
Inspecteur voor de Scheepvaart te Rotterdam,

tegen

betrokkene

L.S. van B.,
raadsman: J.M. de Boer van Nautilus International.

1. Het verloop van de procedure

Op 24 maart 2012 heeft het Tuchtcollege een verzoek tot tuchtrechtelijke
behandeling ontvangen van E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart
te Rotterdam, van een zaak tegen betrokkene als wachtdoend maritiem
officier van het Nederlandse zeeschip Ennio Marnix. Bij het verzoek werd een
rapport van onderzoek door “De Jonge Maritime” met bijlage ingediend.

Hierop heeft het Tuchtcollege betrokkene een afschrift van de klacht, met
bijlage, doen toekomen.

Op 31 augustus 2012 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift
ontvangen.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak
plaats vindt op 19 september 2012 om 11.00 uur in de lokalen van het
Tuchtcollege te Amsterdam.

De zitting heeft plaatsgevonden op 19 september 2012. Voor verzoeker is ter
zitting verschenen E.J. van Leeuwen, inspecteur voor de Scheepvaart.
Betrokkene is verschenen, bijgestaan door haar raadsman.



2. Het verzoek

Aan het verzoek is het navolgende ten grondslag gelegd.

Op 4 september 2011 omstreeks 01.50 uur grondde het Nederlandse zeeschip Ennio Marnix in de “Little Belt”, Denemarken, met als gevolg bodem- en schroefschade. Betrokkene was op het moment van de gronding wachtdoend officier. Voorafgaand aan de gronding heeft betrokkene geen goede uitkijk gehouden en hierdoor de oost kardinale boei nabij de ondiepte van de gronding niet opgemerkt. Voorafgaand aan de gronding en de reis heeft betrokkene onvoldoende de reisvoorbereiding gecontroleerd waardoor de voorgestelde koers over een diepte ging die ongeschikt was voor de diepgang van het schip. Voorafgaand aan de gronding heeft betrokkene als wachtdoend officier op enig moment de brug verlaten en onbemand achtergelaten. Betrokkene heeft als wachtdoend officier geen uitkijk geplaatst tijdens de donkere uren en varend in kustwateren met de aanwezigheid van veel gevaren voor de navigatie.

Betrokkene wordt verweten dat zij aldus heeft gehandeld in strijd met de volgende voorschriften en bepalingen:

- Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972; Voorschrift 5 Uitkijk en voorschrift 2 Verantwoordelijkheid.
- STCW, Section A VIII/2, part 2 Voyage planning, General Requirements (3), en part 3-1 Watch keeping at Sea, Principles to be observed in keeping a navigational watch.
- Zeevaartbemanningswet, artikel 4, lid 3.

3. Het standpunt van betrokkene

Het onderzoeksrapport van scheepseigenaar De Jonge is niet opgemaakt door een onafhankelijk onderzoeker. De directe oorzaak van de gronding van de Ennio Marnix is het op enig moment invoeren van een verkeerd waypoint in de ECDIS. Het onderzoeksrapport gaat er vanuit dat betrokkene dit waypoint wel verkeerd zal hebben ingevoerd. Aan boord van de Ennio Marnix werd volkomen vertrouwd op de ECDIS, wat grote risico's oplevert voor grondingen en aanvaringen. Dat is de indirecte aanleiding tot de gronding.



Van een echte reisvoorbereiding is door het negeren van de instructies met betrekking tot uitvoering, controle en vastlegging van de reisvoorbereiding nooit sprake geweest. Inwerking en begeleiding van betrokkene aan boord ontbraken. Er is op enig moment een foutief waypoint 61 in het systeem ingevoerd. Op grond van die gegevens voerde de apparatuur de reis uit. Toen betrokkene de wacht overnam was de ECDIS al bezig met de uitvoering van de geprogrammeerde gronding op de ondiepte Hesteskoen, met een mogelijk laatste moment van waarschuwing na de koerswijziging kort voor de gronding.

Betrokkene heeft haar wachtdienst niet anders ingevuld dan door haar superieuren van haar werd verwacht. Zij keek of de koerswijziging veilig kon gebeuren en kort daarna bracht de ECDIS het schip op koers in de richting van het foutief ingevoerde waypoint 61. Er was voor betrokkene geen reden om te twijfelen aan de goede gang van zaken. Zij had onvoldoende ervaring met de standaardinstellingen van de ECDIS. Deze lieten ook niets alarmerends zien. De boei was niet waar te nemen. Omdat het schip binnen enkele minuten na de koerswijziging aan de grond zat, was er niets dat betrokkene nog had kunnen doen.

Het controleren van de reisvoorbereiding behoorde niet tot haar taken. Het traject langs de ondiepte Hesteskoen tot aan de ankerpositie is van te voren door haar en de kapitein doorgenomen. Op dat moment gaf de koerslijn geen aanleiding tot het maken van opmerkingen en moet het waypoint 61 nog op de goede plaats gestaan hebben. Het niet plaatsen van een uitkijk duidt niet op plichtsverzuim en het korte tijd verlaten van de brug is met betrekking tot de gronding niet relevant. Van het niet plaatsen van een uitkijk kan niet de jongste officier een verwijt worden gemaakt. Zowel de verplichting om een uitkijk te hebben als het feit dat zij ECDIS-training nodig had, is door betrokkene zonder succes bij haar superieuren aangekaart. Betrokkene heeft bij haar indiensttreding duidelijk aangegeven dat zij noch in de haar aangeboden functie van eerste stuurman, noch met de ECDIS-apparatuur ervaring had. Eigenaar De Jonge zou haar aan boord het vak leren. Dat is niet gebeurd. De cultuur aan boord van de Ennio Marnix om volledig en blindelings te vertrouwen op ECDIS kan en mag niet alleen aan de jongste officier, betrokkene, worden toegerekend.



4. De beoordeling van het verzoek

A. Een onderzoeksrapport betreffende het aan de grond lopen van het ms Ennio Marnix op 4 september 2011 opgemaakt door G.M. de Jonge van "De Jonge Maritime" houdt zakelijk weergegeven onder meer het volgende in:

De Ennio Marnix is uitgerust met de volgende nautische apparatuur:

2x X band radar met chart overlay, SAM

Dubbel ECDIS systeem, SAM

Track pilot, SAM

Echolood

Speedlog

Navtex

2x peilkompas, Anschutz

Magnetisch kompas, Observator

Wacht alarm

Het m.s. Ennio Marnix is op 01-09-2011 vertrokken uit Sluiskil, Nederland, met aan boord 4231 ton kunstmest/ammoniumnitraat in bulk, IMO class 5.1 met bestemming Aabenraa in Denemarken; de reis was gepland via Skagen.

Tijdens deze reis is het m.s. Ennio Marnix op 04-09-2011 om 01:50 uur aan de grond gelopen in de Little Belt, Denemarken in positie 054° 04:9N/009° 54:0 E, op de ondiepte "HESTESKOEN".

Aan de hand van de technische gegevens tijdens en na de stranding en de verklaring van de kapitein en de officier van wacht heb ik het volgende geanalyseerd.

Volgens de verklaring van maroff van B. nam zij de wacht over van de kapitein op 04/09/2011 om 24:00 uur en sprak zij af dat zij de kapitein 1,5 mijl voor waypoint 61 zou roepen i.v.m. aanloop naar de ankerplaats Aabenraa.

De voorliggende ware koers was 323 graden. Radar, echolood en ECDIS stonden bij. Het systeem [kennelijk: de display van radar en ECDIS] stond op "dark night" en het systeem stond op "track pilot" [kennelijk: de autopilot stond op "track control"].



De maroff heeft de brug even verlaten om een boterham te halen. Er was toen geen uitkijk op de brug. Tien minuten vóór de koerswijziging was zij weer terug. Om 1:40 uur heeft het op track pilot [track control] ingestelde systeem [autopilot], bij het bereiken van waypoint 60, koers gewijzigd naar een ware koers van 284°5. De kardinale oost boei van "Hesteskoen" lag toen op 1,8 mijl iets over bakboord. De maroff verklaarde dat haar deze boei niet was opgevallen, niet op de radar, niet op de ECDIS en niet visueel. Ook de ondiepte "Hesteskoen" was haar in de ECDIS niet opgevallen. Het schip voer naar het volgende waypoint 61.

Op de ECDIS was een Depth Contour ingesteld op "Standard Display". De kaartdiepten worden in de ECDIS met de kleuren wit/grijs/lichtblauw/midden blauw aangegeven. Wit en Grijs wordt aangegeven als "Navigable"; Licht blauw/blauw/groen/geel worden aangegeven als "Non navigable".

Blijkens bijlage 10 bevindt zich tussen "Navigable" en "Non navigable" de "Safety Contour". Deze was op de ECDIS ingesteld op 15 m.

De diepgang van het schip was bij het vertrek uit Sluiskil 5,46 voor en 6,12 achter.

De ondiepte "Hesteskoen" liep op van 15 m tot 0,5 m diepte.

B. Een "Sea Protest", van de kapitein van de Ennio Marnix, opgemaakt en ondertekend op 7 september 2011 houdt zakelijk weergegeven onder meer het volgende in:

Early morning at 00:10 MEST the watch was hand over. Special standing orders were given by captain to call him 1,5 miles before anchorage position.

00:10 MEST I (Captain) went to my cabin to take some rest.

Around 02:00 MEST I feel the ship started shaking and at the same time I received a call from the bridge. Then I immediately went to the bridge. When I came on bridge ship was already grounded. After that send the crew to check all the tanks below the waterline and cargo hold. No water was found.

C Betrokkene heeft ter zitting op 19 september 2012 onder meer het volgende verklaard:

Ik heb in dit geval slechts meegewerkt aan de reisvoorbereiding voor wat betreft het traject over het Skagerak en de passage ten oosten van



Denemarken. De reisvoorbereiding was verder in handen van de kapitein en de eerste maroff omdat ik sliep toen deze moest worden gemaakt. Verder heb ik alleen het laatste stukje vanaf waypoint 61 tot de aanlegplaats in Aabenraa gecontroleerd samen met de kapitein. In overleg met de kapitein is waypoint 61 verplaatst en op het loodsstation geplaatst. Ik heb dat in het ECDIS-systeem aangepast. Ik heb dit mij door de kapitein opgegeven waypoint in het systeem ingevoerd. Mij was niet gevraagd om het gehele traject te bekijken. Ik heb alleen het deel gecontroleerd voor zover mij dat door de eerste maroff was gevraagd (Skagerak en passage oost van Denemarken) en verder alleen het laatste stukje vanaf waypoint 61. Het traject daartussen heeft de kapitein gecontroleerd.

Er was geen waypoint-lijst op de brug. Deze lijst werd nooit uitgedraaid. Dat was policy binnen de rederij.

Er waren geen papieren kaarten aan boord. Het schip was alleen afhankelijk van de ECDIS. Ik weet dat op de ECDIS met verschillende kleuren verschillende dieptes worden aangegeven. Ik weet niet hoeveel de dieptes dan bedragen. Ik heb dat nooit geleerd. Ik heb niet op de dieptes gelet omdat ik het idee had dat de reisvoorbereiding goed was gedaan. Ik had wel een vermoeden van de diepgang van het schip.

Ik had in mei/juni 2011 zes weken gevaren op de Alana Evita en vanaf 28 juli 2011 5½ week op de Ennio Marnix. Deze twee schepen zijn voorzien van dezelfde navigatieapparatuur. Ik was niet voldoende vertrouwd met deze apparatuur en ik had geen goede cursus gehad voor het gebruik van de ECDIS en andere apparaten. Ik had met De Jonge afgesproken dat ik door hem zou worden opgeleid. Dat is echter niet gebeurd. Ik heb een zeer summiere begeleiding gehad. Ik heb de aan boord aanwezige handleidingen voor de ECDIS bekeken voor zover daar tijd voor was.

Toen ik vóór de aanvang van mijn wacht op 4 september 2011 0.00 uur op de brug kwam was er geen uitkijk. Ik had eerder wel aangegeven dat naar mijn mening een uitkijk geplaatst diende te worden. Bij deze rederij was er nooit een uitkijk. Dat was de policy. Het was niet mijn verantwoordelijkheid hier iets aan te doen. Bij het overnemen van de wacht heb ik op de radar en de ECDIS gekeken. De apparatuur was op "dark night" gezet. Daardoor kon ik daar moeilijk op zien. Ik heb wel de koerslijn en de waypoints gezien. Ik heb niet gezien hoe de dieptecontouren op de ECDIS waren ingesteld. Ik wist ook niet hoe je die dieptes moest instellen.

Ik ben van de brug af gegaan om een boterham te halen. Er was toen niemand op de brug. Ik ben toen circa tien minuten van de brug af geweest



en ik was ruim vóór de koerswijziging bij waypoint 60 terug op de brug. Ik heb het signaal van de track control van de autopilot voor het uitvoeren van de koerswijziging geaccepteerd en ik heb vervolgens de uitvoering daarvan gecontroleerd.

Alle gegevens waren in de ECDIS gezet. Ik vond het niet nodig om op course control te varen. Ik heb verder niet gecontroleerd waar het schip in feite was. Ik heb niet vooruit gekeken, hoe de af te leggen track verder liep naar waypoint 61. De boeien ter plaatse waren mij wel bekend. Ik heb de boeien niet waargenomen. Dat kon ook niet omdat het te donker was en de lichten van de boeien niet brandden. Op de radar waren de boeien ook niet te zien. Ik wist op dat moment niet dat ter plaatse ondieptes waren en heb ook de kardinale boei niet gezien. Op de apparatuur heb ik geen ondieptes gezien. Ik heb wel contouren waargenomen, maar ik had te weinig ervaring om te bemerken dat er sprake was van ondieptes. Ik wist niet hoe ik de ECDIS moest instellen opdat de contouren en de ondieptes beter zichtbaar waren. Ik had niet de behoefte om de display van ECDIS even op dag te zetten. Je kunt dan niet meer in het donker kijken. Ik heb na de koerswijziging niet gezien dat het schip volgens de ECDIS over een ondiepte zou varen. Ik had vóór de gronding geen echoloodalarm gehoord. Ik heb niet gekeken of het alarm bij stond.

De volgende dag heb ik geconstateerd dat waypoint 61 was verplaatst van het punt dat ik de dag ervoor met de kapitein had afgesproken (het loodsstation) naar een punt 1½ mijl zuidwest daarvan. Ik heb een foto gemaakt waarop te zien is hoe de route had moeten zijn naar waypoint 61 zoals ik dat had gemaakt (bijlage 5 bij het rapport van De Jonge). Ik heb deze aan de kapitein laten zien, die mij bevestigde dat de positie van het waypoint was veranderd.

Ik heb aan De Jonge gezegd dat ik de historische gegevens van de ECDIS apparatuur wilde hebben om te achterhalen wanneer de positie van waypoint 61 was veranderd. Daarvoor moest een monteur van SAM aan boord komen. De Jonge heeft dat niet toegestaan.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

Op grond van de verklaringen van betrokkene, de kapitein en het onderzoeksrapport van “De Jonge Maritime” is in deze zaak het navolgende aannemelijk geworden, waarbij het Tuchtcollege het onderzoeksrapport van



De Jonge slechts heeft gebruikt voor zover het geen conclusies van De Jonge met betrekking tot de toedracht van de gronding bevat.

Op 4 september 2011 omstreeks 01.50 uur is het Nederlandse zeeschip Ennio Marnix op de Kleine Belt in Denemarken op de ondiepte "Hesteskoen" aan de grond gelopen. Betrokkene was op het moment van de gronding de wachtdoende officier. Voorafgaand aan de gronding had betrokkene de oost kardinale boei nabij deze ondiepte niet opgemerkt, met name niet op de kaart die op de ECDIS was geprojecteerd waarop deze boei wel was aangegeven. De boei was kennelijk onverlicht en gaf blijkbaar geen echo op het radarscherm (volgens betrokkene bleek het in werkelijkheid slechts een staak te zijn).

Betrokkene had tevoren, met name na een koerswijziging bij waypoint 60 die was ingevoerd in het ECDIS-systeem, niet gecontroleerd waar het schip zich precies bevond, niet vooruit gekeken naar de verdere vaarweg naar waypoint 61 en niet opgemerkt dat deze koers het schip over die ondiepte zou voeren, die ongeschikt was voor de diepgang van het schip. Ook die ondiepte was door middel van contouren, kleuren en dieptecijfers op de ECDIS-kaart aangegeven. Op de radar waren de contouren eveneens geprojecteerd. De apparatuur stond op "dark night" waardoor zij de kaart met daarop deze contouren, kleuren en boei moeilijk kon zien. Zij heeft de instelling van de apparatuur niet veranderd. Zij wist ook niet hoe zij de instellingen van de apparatuur kon veranderen. Betrokkene heeft er kennelijk geheel op vertrouwd dat de waypoints, koersen en tracks goed waren ingevoerd in het ECDIS-systeem en dat het traject vooraf goed was gecontroleerd, zodat het schip, varende op het automatische besturingssysteem (track control van de autopilot) het traject zonder problemen zou kunnen afleggen.

Waarom het alarm van het echolood niet is afgegaan blijft intussen onduidelijk.

Voorafgaand aan de gronding heeft betrokkene op enig moment tijdens haar wacht de brug verlaten, waardoor deze onbemand door haar werd achtergelaten. Dit gedurende enige tijd onbemand laten van de brug heeft echter geen verband met de latere gronding.

Betrokkene had als wachtdoend officier geen uitkijk geplaatst, terwijl haar wacht viel tijdens de donkere uren en terwijl zij voer in kustwateren. Gebleken is echter dat er op dit schip nooit met een uitkijk werd gevaren. Het werk- en wachtschema van de matrozen aan boord liet dat niet toe. Het



Tuchtcollege acht dit de verantwoordelijkheid van de rederij en de kapitein. Aan betrokkene kan daarvan in redelijkheid geen verwijt worden gemaakt. In zoverre is het verzoek ongegrond.

Ten aanzien van de reisvoorbereiding beschikt het Tuchtcollege alleen over de verklaringen van betrokkene. Verklaringen van de kapitein (afgezien van het sea-protest) en de eerste maroff ontbreken. Daarom moet ervan worden uitgegaan dat betrokkene – door omstandigheden: voor en bij de aanvang van de reis sliep zij – nauwelijks betrokken was bij de reisvoorbereiding, die nu is gemaakt door de eerste maroff en de kapitein samen en door hen is ingevoerd in het ECDIS-systeem. Zij heeft slechts een (klein) gedeelte van het gehele traject geplot en gecontroleerd, welk gedeelte hier niet van belang is. Samen met de kapitein heeft betrokkene het laatste stukje van de reis – vanaf waypoint 61 tot de haven van Aabenraa – geplot en gecontroleerd. Niet blijkt dat betrokkene de route over de Kleine Belt tot waypoint 61 heeft geplot en gecontroleerd.

De controle van de reisvoorbereiding was niet de taak van betrokkene maar die van de kapitein, zoals kan volgen uit de overgelegde functieomschrijvingen (bijlagen 23 en 26 bij het rapport De Jonge) en STCW Section A-VIII/2, part 2, art. 5.

Ten onrechte was de routeplanning met gecontroleerde en goedgekeurde waypoints en koersen niet afgedrukt en in papieren vorm op de brug aanwezig. Kennelijk gebeurde dat nooit. Daarvan kan betrokkene geen verwijt worden gemaakt.

Al met al is niet gebleken dat betrokkene verwijtbaar is tekortgeschoten ten aanzien van de reisvoorbereiding, in het bijzonder wat betreft het traject over de Kleine Belt tot waypoint 61 waar de gronding heeft plaatsgevonden. Ook in zoverre is het verzoek ongegrond.

Ten aanzien van de (ver)plaatsing van waypoint 61 heeft het Tuchtcollege eveneens alleen de verklaring van betrokkene. Daarom moet ervan worden uitgegaan dat dit waypoint oorspronkelijk was geplaatst op het loodsstation en dat dit later is verplaatst, waardoor de route – anders dan aanvankelijk het geval was – over de ondiepte "Hesteskoen" kwam te liggen.

Na het op wacht komen diende betrokkene de positie en koers van het schip te controleren met behulp van de aanwezige apparatuur (ECDIS, radar, GPS) en ook het tijdens haar wacht af te leggen traject met koersen en waypoints.



Daarbij hoorde ook de controle op boeien en (on)dieptes. Ook daarna moest deze controle voldoende frequent worden herhaald, zoals bij en na het uitvoeren van een koerswijziging.

Het is voor het goed functioneren als wachtofficier essentieel dat deze alle aanwezige navigatieapparatuur kan bedienen om alle informatie die daarmee kan worden verworven ook werkelijk te verkrijgen (zie voor dat alles STCW Section A-VIII/2, part 3-1, artt. 20, 24, 25, 27, 34 en 36).

Aan te nemen valt dat door een goed gebruik van de navigatieapparatuur tijdig had kunnen worden opgemerkt dat het schip na de koerswijziging bij waypoint 60 over de ondiepte zou gaan varen, zodat tijdig maatregelen hadden kunnen worden genomen om een gronding op de ondiepte te voorkomen.

Geconcludeerd moet worden dat betrokkene geen goede uitkijk heeft gehouden met gebruikmaking van alle aanwezige middelen en dat daardoor de gronding niet is voorkomen. Daarmee is gehandeld in strijd met de voorschriften 5 en 2 van het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Ook levert dit overtreding op van art. 4 lid 3 Zeevaartbemanningswet.

Het Tuchtcollege acht het beroep dat betrokkene doet op haar onervarenheid, de gebrekkige kennis van het werken met de navigatieapparatuur en de slechte begeleiding niet werkelijk overtuigend. Het kunnen omgaan met die apparatuur behoort tot de basisvaardigheden van een zelfstandige wachtofficier, ook al is deze betrekkelijk jong en onervaren. Van een maroff mag worden verwacht dat deze de benodigde kennis en vaardigheden verwerft. Betrokkene had vóór de gronding al ruim twee maanden als maroff op schepen met deze apparatuur gevaren en de handleidingen waren aan boord. Ook indien de begeleiding door rederij en kapiteins niet optimaal was geweest, ontsloeg dit betrokkene niet van haar eigen verantwoordelijkheid. Van haar als maroff had een actiever houding mogen worden verwacht dan zij heeft getoond. Zij had zelf haar kennis met betrekking tot de apparatuur behoren te vergroten door het lezen van de daarbij aanwezige handleidingen en instructieboeken en het aan de hand daarvan oefenen met de werking van de apparatuur.

Het blind varen op de ECDIS en de daarin opgeslagen trajectgegevens, wat volgens betrokkene de cultuur aan boord was, kon evenmin afdoen aan haar verantwoordelijkheid om zich met behulp van alle beschikbare apparatuur ervan te vergewissen dat veilig werd gevaren.



6. De Tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in haar verantwoordelijkheden als scheepsofficier, met een gronding van het schip als gevolg. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk officier van de wacht betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, het schip met haar lading en de omgeving 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. In de omstandigheid dat betrokkene nog maar betrekkelijk korte tijd vaart en zij zich blijkens haar verklaring ter zitting terdege bewust is van haar tekortschieten en haar gebrek aan praktische kennis en vaardigheden, ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

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 vier weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van twee weken 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 weer heeft gedragen in strijd met de zorg die zij 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, plv. voorzitter, R.J. Gutteling en E.R. IJssel de Schepper, leden, in aanwezigheid van mr. E.H.G.



Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. A.N. van Zelm van Eldik ter openbare zitting van 2 november 2012.

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending van de uitspraak hoger beroep worden ingesteld bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60 te 's Gravenhage, Nederland.

De schorsing kan eerst ten uitvoer worden gelegd nadat de beslissing van het tuchtcollege onherroepelijk is geworden.