



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN
DE ZAAK VAN 23 MEI 2018 (NR 4 VAN 2018)
2017.V7-SEA BRONCO**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Milieu, thans Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,

verzoeker,

gemachtigde: ing. M. Schipper,
inspecteur ILT/Scheepvaart,

tegen

D. K.,

betrokkene,

geen raadsman.

1. Het verloop van de procedure

Op 27 oktober 2017 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 Sea Bronco. Bij het verzoekschrift waren 19 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief in de Engelse taal (zowel aangetekend als per gewone post) kennis gegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een vertaling van het verzoekschrift met bijlagen in de Engelse taal, en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.



Op 28 december 2017 is van de betrokkene een verweerschrift ontvangen, welk stuk in kopie is doorgestuurd aan de inspecteur.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 30 maart 2018 om 10.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT, betrokkene alsmede de getuige T. H. zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 30 maart 2018. Voor verzoeker is ter zitting verschenen ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen alsmede de getuige T. H. Aanwezig is voorts het slachtoffer de eerste stuurman B. H.

2. Het verzoek

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

Op 23 december 2016 vond in de haven van Vlissingen aan boord van het schip Sea Bronco een ernstig ongeval plaats, waarbij de eerste stuurman (B. H.) ernstig hoofdletsel opliep. Op het moment van het ongeval was de Sea Bronco aan het afmeren langs zij een andere sleepboot, de Sea Bulldog. Een koplijn was reeds vastgemaakt en een bemanningslid was op het achterdek bezig met de achtertros. Betrokkene, kapitein van de Sea Bronco, was vanuit de achterzijde van de brug bezig om een tros, bevestigd aan de sleepdraad, met de sleepwinch strak te trekken. Deze tros was door het latere slachtoffer om de middenbolder van de Sea Bulldog gelegd. Op het moment dat de tros strak kwam te staan, stopte betrokkene niet op tijd met halen op de winch, waardoor de tros brak. Het slachtoffer bevond zich weliswaar uit het zicht van betrokkene, maar min of meer in lijn met de strak staande tros op het achterdek van de Sea Bulldog en werd getroffen door het rondzweepende eind van de gebroken tros.



Voor zijn verwijt aan betrokkene acht de inspecteur de volgende elementen van belang:

1. Gelet op de trekkracht van de winch en de veilige werkbelasting van de gebruikte tros had deze combinatie in het geheel niet gebruikt mogen worden voor het naar elkaar toe trekken van de schepen. Daar komt nog bij dat de tros met twee slagen om de trommel zat, waarbij het risico op breuk door beknelling van de tros, wanneer deze strak was komen te staan tussen de slagen van de stalen sleepdraad, niet alleen groter was, maar ook door betrokkene onderkend had moeten worden.
2. Bij de werkzaamheden (aan dek) had betrokkene toe moeten zien op het correct en volledig dragen en gebruiken van de voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen, met name de helm;
3. Bij de werkzaamheden (bij gebruik van de sleeplier) had betrokkene er zich van moeten vergewissen dat er zich geen personen bevonden in de nabijheid van de strakgetrokken tros zodat bij breken het risico op letsel zou zijn geëlimineerd;
4. Bij de werkzaamheden was (bij gebruik van de sleeplier) geen doeltreffende communicatie opgezet tussen betrokkene op de brug en de mensen aan dek bezig met werkzaamheden aangaande het meren en ontmeren. Aan dek was men daardoor niet in staat om betrokkene tijdig te waarschuwen voor de dreigende trosbreuk.
5. Het bezwaar tegen betrokkene bestaat daaruit dat hij, gelet op alle bovenstaande elementen, zich geen enkele ruimte voor het maken van fouten heeft gegeven waardoor personen aan dek van zowel de Sea Bronco als de Sea Bulldog in ernstig gevaar werden gebracht.

3. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft op de zitting – kort samengevat – aangevoerd het eens te zijn met het eerste bezwaar van de inspecteur. Oneens is hij het met bezwaar



4 en ten aanzien van de andere bezwaren heeft hij op zichzelf niet uitdrukkelijk betwist daarvoor verantwoordelijk te zijn. Betrokkene heeft er echter op gelet waar de andere mensen waren toen hij met de winch bezig was. Maar het kan ook zijn dat hij zich net omdraaide, waardoor hij niets heeft kunnen zien.

Op het moment dat de tros strak kwam te staan, is betrokkene niet doorgegaan met halen op de winch. Volgens hem heeft bij alles het slechte weer en in het bijzonder een mogelijke windvlaag een grote rol gespeeld. In zijn verweerschrift schrijft betrokkene dat er een harde wind van 14 knopen stond die bij het afmeren opliep tot 30 knopen waardoor de Sea Bronco tegen de Sea Bulldog aan werd gedrukt en weer los (waardoor waarschijnlijk de draad knapte).

4. De beoordeling van het verzoek

A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt dat de sleepboot Sea Bronco (bruto tonnage 230, voortbewogen door 2x Caterpillar 3508 B 746 kW) een Nederlands zeeschip is dat gerechtigd is de Nederlandse vlag te voeren.

B. Een bij het verzoek gevoegd verslag van de Inspectie Leefomgeving en Transport (bijlage 5 bij het verzoekschrift), opgemaakt door J.M. van Waesberghe, houdt – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende in:

Op 23 december 2016 kreeg ik het verzoek naar de sleepboot Sea Bulldog te gaan. Er was een ongeval gebeurd met de eerste stuurman. Om 14.45 uur ben ik te Vlissingen aan boord gestapt van de Sea Bulldog waar het ongeval heeft plaatsgevonden. Om de bolder van de stuurboord verschansing van de Sea Bulldog zat de gebroken rekker van de Sea Bronco. De rekker zag er gebruikt uit maar verkeerde niet in een slechte staat. De gebroken rekker lag op het dek van de Sea Bronco. Deze is afgebroken op de winchtrommel,



vermoedelijk door een te groot uitgeoefende kracht. De rekker is helemaal tussen de stalen sleepdraad op de trommel getrokken en daar gebroken. Het slachtoffer, de eerste stuurman, heeft op het dek van de Sea Bulldog de gebroken rekker tegen zijn hoofd gekregen. Hij is hierdoor buiten bewustzijn geraakt en heeft zwaar hoofdletsel opgelopen. De eerste stuurman is met een ambulance en trauma helikopter naar een ziekenhuis in Rotterdam vervoerd. In het ziekenhuis is hij na onderzoek in een kunstmatig coma gebracht. De zijkant van zijn gezicht was zwaar beschadigd en gebroken. Aan dek lagen er diverse tanden van het slachtoffer.

C. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van de Nederlandse politie, Eenheid Zeeland-West-Brabant, team Water met nummer PL2000-2016326768-2 (bijlage 7 bij het verzoekschrift) houdt – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende in:

Op 23 december 2016 hoorde ik te Vlissingen als getuige: matroos N. G. De getuige verklaarde: “Ik ben volmatroos aan boord van de Sea Bronco. Vandaag was ik omstreeks 11.00 uur op het achterdek van de Sea Bronco aan het werk. Wij hadden de Sea Bulldog en de Sea Bronco van plaats gewisseld. Onze kapitein, was in de stuurhut en was de Sea Bronco aan het manoeuvreren. Hij was met een winch de sleepboten naar elkaar aan het toetrekken. Bij mijn weten was de voortros tussen beide schepen al vast. Ik was bezig de achtertros vast te maken. Tussen de winch van de Sea Bronco en de middenbolder van de Sea Bulldog zat een tros. Deze tros zat met een harpsluiting aan een stalen kabel die op een trommel zat. De tros zat met zo’n 2 of 3 slagen ook om de trommel. De beide schepen waren redelijk strak tegen elkaar aangetrokken. Ik zag dat de tros verder strak aangetrokken werd. Ik zag de tros dunner worden. Als je hard trekt wordt hij steeds dunner. Ik zag dit gebeuren en maakte met handgebaren aan de kapitein duidelijk gemaakt dat hij moest stoppen met trekken. Ik hoorde ineens een knerpend geluid en wist toen dat de tros zou breken. Ik hoorde een grote knal en zag de tros breken. Ik voelde de wind van de tros die langs mijn hoofd vloog. Het scheelde heel weinig of ik was geraakt. Ik zag toen dat



op het schip naast ons, op de Sea Bulldog dus, de eerste stuurman op het dek lag. Ik zag dat hij buiten bewustzijn was. Bij mijn weten heeft de kapitein van de Sea Bulldog 112 gebeld.”

D. Een bij het verzoek gevoegd proces-verbaal van de Inspectie SZW (bijlage 8 bij het verzoekschrift) houdt – samengevat weergegeven – onder meer het volgende in:

Op 23 december 2016 bevond ik, Hermanus Uijl mij op de sleep Sea Bulldog. Ik sprak daar met de kapitein T. H. Op mijn vragen verklaarde hij: “Ik zag dat de kapitein van de Sea Bronco een beetje aan het rommelen was, ik bedoel hiermee dat hij de winch liet doordraaien toen de tros al strak stond.”

E. Een bij het verzoek gevoegd exemplaar van de “QHSE Risk Assessment winch handling” van Seacontractors (bijlage 15 bij het verzoekschrift) houdt – samengevat weergegeven – onder meer het volgende in:

Activity –task	Risk, consequence	Measures
Winch operations general Winch in operation	injuries to crew serious injuries to crew, death	Standard PPE: [...] helm Keep clear of wires under strain, avoid deck where possible

F. Betrokkene heeft op de zitting – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

Betrokkene geeft aan dat die dag de schepen moesten worden verhaald. Daarnaast was er slecht weer op komst. Omdat de Sea Bronco als tweede schip lag en de Sea Bulldog als derde moesten de schepen van plaats veranderen.

De voorzitter vraagt of betrokkene de sleeplier heeft gebruikt bij het afmeren? De sleeplier is gebruikt voor de tros midscheeps. Vanwege het verwachte slechte weer wilde betrokkene de schepen met de sleeplier naar elkaar toetrekken. De voorzitter vraagt of het gebruik van de sleepwinch voor



de tros midscheeps gevaarlijk kon zijn. Betrokkene geeft aan dat op dat moment er geen andere optie was, maar hij is het wel met de voorzitter eens. Het weer was op dat moment ook erg slecht, het waaide hard en daardoor moesten beide schepen goed uitgelijnd zijn. Het andere schip moest het weekend over blijven. Het slechte weer heeft een grote rol gespeeld.

Aan de stalen sleepdraad was een veer, een rekker, aangebracht welke was bevestigd door de vorige bemanning. De tros zat met meerdere slagen om de trommel en tussen de staalkabel. Hij zat klem tijdens de aanspanning.

Betrokkene is het met de inspecteur eens dat dat gevaarlijk was.

De tros is van de Sea Bronco naar de Sea Bulldog geworpen door de eerste stuurman van de Sea Bronco. Betrokkene geeft aan dat om het schip sneller aan te meren de eerste stuurman de tros over de bolder van de Sea Bulldog heeft gelegd.

Betrokkene heeft er toen niet op gelet of de eerste stuurman de persoonlijke beschermingsmiddelen aanhad. Hij heeft er verder geen aandacht aan besteed.

Betrokkene heeft niet op de eerste stuurman gelet toen hij de winch ging bedienen. Betrokkene heeft hem even gezien maar de eerste stuurman moest volgens de planning de voortros aantrekken. De andere stuurman was niet van de Sea Bronco maar zat op de Sea Bulldog. Hij bevond zich bij de eerste stuurman in het begin en ze zouden samen naar midscheeps gaan om de tros te bevestigen.

Op het moment toen de middentros brak stond er volledige spanning op de voor- en achtertrossen. Betrokkene is niet doorgegaan met aanspannen toen de tros strak stond. Op moment van de breuk heeft hij zich omgedraaid om te kijken of bij het voorschip het uiteinde was vastgemaakt.

Vanwege een windvlaag heeft de tros bewogen. Het enige wat betrokkene hoorde, op het moment dat betrokkene zich omdraaide, was dat het uiteinde brak. Hij hoorde toen van de hwtk dat de eerste stuurman bewusteloos was.

Op dat moment hebben mensen hem gewaarschuwd dat de lijn strak stond. De hwtk heeft niets gezegd en heeft ook niets gemerkt.

De volmatroos, was met de achtertros bezig, aldus de voorzitter die zijn verklaring voorhoudt. De matroos zag de midscheeps tros dunner worden en



heeft geprobeerd nog de kapitein hierover in te lichten. Betrokkene heeft dat niet gemerkt. Betrokkene heeft er op gelet waar de andere mensen waren toen hij met de winch bezig was. Maar het kan ook zijn dat hij zich net omdraaide, waardoor hij niets heeft kunnen zien.

De communicatie verliep via de intercom aan boord. En de deur van de brug stond open. Iedereen had kunnen communiceren door te roepen, aldus betrokkene.

Misschien was er een windvlaag aldus betrokkene, dit is een beetje speculatief. Hij heeft dat vernomen omdat het schip een sterke haal had gemaakt en toen hij zich omdraaide merkte hij het ook. Betrokkene herinnert zich dat hij de vlag voelde.

De heer Kanders vraagt of de snapback zones bekend zijn aan betrokkene. Hij vraagt waar ze zitten. Betrokkene zegt dat op de Sea Bronco de snapback zones gemarkeerd waren. De heer Kanders vraagt of de eerste stuurman van de markering had kunnen weten. Betrokkene antwoordt dat het slachtoffer misschien dacht dat het schip al afgemeerd was en dat hij zich daarom daar bevond.

De heer Kanders vraagt of de bemanningen van Seacontractors vooraf bekend zijn met de QSHE-bepalingen? Betrokkene antwoordt dat dat zo is. Op het moment van het betreden van het schip worden bemanningsleden hiervan op de hoogte gebracht. De eerste stuurman was aan boord gekomen voordat betrokkene aan boord was gekomen. Betrokkene was ervan uit gegaan dat de eerste stuurman al alles had doorgelezen en dat hij op de hoogte was van alle handelingen. Hij heeft dat niet gecontroleerd. Betrokkene was bekend wat de maximale trekkracht van de winch, deze was 25 ton volgens betrokkene. Betrokkene veronderstelt dat de sterkte van de middenbolder op dat moment 10 tot 15 ton was, maar misschien was het wel iets minder.

De heer Lensen vraagt of betrokkene vanuit het stuurhuis de matroos kon zien staan? Betrokkene antwoordt dat hij kon zien, op het moment van aanmeren, dat hij op het achterschip stond.



De matroos heeft duidelijk aangegeven dat het mis kon gaan, maar dat heeft betrokkene niet gezien. Op dat moment had betrokkene zijn aandacht ergens anders bij. Hij was aan het kijken of het voorschip goed was vastgemaakt en of hij de winch in neutrale positie kon zetten.

De heer Lensen vraagt of de betrokkene heeft gezien of gehoord dat de tros heel erg strak stond? Betrokkene geeft aan dat, omdat het hard waaide, hij het geluid niet heeft gehoord.

De inspecteur heeft nog een vraag. Stond op het moment van het aantrekken van de 2 schepen m.b.v. de winch, de voortros al vast? Betrokkene antwoordt, voor zover hij zich kan herinneren, dat zowel het voorschip als het achterschip aangetrokken waren. De middentros stond niet strakgespannen. Als er ongelijke spanning is, dan was dat niet best omdat er slecht weer op komst was. De tros kon dan breken.

G. Getuige H. heeft op de zitting – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

Getuige weet nog precies wat er die ochtend van 23 december 2016 gebeurd is.

Hij was werktuigkundige op de Sea Bulldog.

De Sea Bronco is naast de Sea Bulldog gekomen. Eerst zou de voortros vastgemaakt worden, toen de achtertros en daarna de middentros met de winch via de middenbolder. Hij noemt het misbruiken van de apparatuur. Maar zo gebeurde het.

De schepen lagen al gemeerd en de Sea Bronco kwam langs zij en midscheeps werd vast gemaakt door middel van een tros.

Getuige zag dat het niet goed ging en hij ging weg. Hij hoorde na gebruik van de winch gekraak en hij heeft geroepen dat iedereen weg moest gaan van het dek. Ze stonden met zijn vieren aan boord. Allen stonden op het dek van de Sea Bulldog, de tros moest van de Sea Bronco komen en een van de mannen moest de tros aanpakken.



De tros werd om de bolder gelegd en toen werd hij aangehaald. Getuige hoorde dat de tros te strak werd aangetrokken. Ze stonden toen bij de middenbolder. De bemanning ging gillen en als reactie liep de getuige weg. Getuige heeft niet gezien of iedereen altijd beschermende kleding droeg. Hij weet wel dat niemand een helm droeg. Maar volgens getuige had dat niets uitgemaakt in dit geval. Er kwamen te grote krachten vrij. Daarbij werd het slachtoffer in zijn gezicht geraakt.

Getuige heeft “rommelen” gebruikt in zijn verklaring. Hij bedoelde dat betrokkene nog aan het manoeuvreren was en ook andere dingen deed. Het is een verwijt maar hij heeft ook begrip voor de kapitein die vele dingen tegelijk moest doen. Getuige vindt wel dat de kapitein beter had moeten opletten met de winch die hij tijdig had moeten laten stoppen, dat is zijn verwijt.

Volgens getuige waren de weersomstandigheden het volgende. Het was koud en droog en er was geen wind voor zover hij zich kan herinneren.

De kapitein heeft aangegeven dat er een windvlaag was, aldus de voorzitter. Volgens getuige zou dat kunnen, maar hij kan zich er echter niets meer van herinneren.

Gevraagd naar de communicatie tussen brug en dek antwoordt de getuige dat de informatie per telefoon aan de mensen wordt doorgegeven. Getuige zelf was gebeld door de kapitein.

De heer Lensen vraagt hoeveel de beide schepen uit elkaar lagen. Getuige antwoordt dat de schepen al naast elkaar lagen, toen de winch werd gebruikt en het ongeval gebeurde.

De vraag van de inspecteur luidt: als de winch draait hoor je dat ook? Getuige hoorde dat de tros brak. Ook hoorde hij dat de winch nog draaide toen de tros brak.

5. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaringen van betrokkene en de getuige H. is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.



Op 23 december 2016 omstreeks 11.00 uur vond in de haven van Vlissingen aan boord van het Nederlandse zeeschip schip Sea Bronco een ernstig ongeval plaats, waarbij de eerste stuurman ernstig hoofdletsel opliep. Op het moment van het ongeval was de Sea Bronco aan het afmeren langs zij een andere sleepboot, de Sea Bulldog. Een koplijn was reeds vastgemaakt en een bemanningslid was op het achterdek bezig met de achtertros. Betrokkene, kapitein van de Sea Bronco, was vanuit de achterzijde van de brug bezig om een tros, bevestigd aan de sleepdraad, met de sleepwinch strak te trekken. Deze tros was door het latere slachtoffer om de middenbolder van de Sea Bulldog gelegd. Op het moment dat de tros strak kwam te staan, stopte betrokkene niet op tijd met halen op de winch, waardoor de tros brak. Het slachtoffer bevond zich op het achterdek van de Sea Bulldog en werd getroffen door het rondzweepende eind van de gebroken tros.

Voorts is gebleken dat gelet op de trekkracht van de winch en de veilige werkbelasting van de gebruikte tros deze combinatie in het geheel niet gebruikt had mogen worden voor het naar elkaar toe trekken van de schepen. Daar komt bij dat de tros met twee slagen om de trommel zat, waarbij het risico op breuk door beknelling van de tros, wanneer deze strak was komen te staan tussen de slagen van de stalen sleepdraad, niet alleen groter was, maar ook door betrokkene onderkend had moeten worden.

Bij de werkzaamheden aan dek heeft betrokkene niet toegezien op het correct en volledig dragen en gebruiken van de voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen, met name de helm. Evenmin heeft betrokkene zich er bij het gebruik van de sleeplier voldoende van vergewist dat er zich geen personen bevonden in de nabijheid van de strakgetrokken tros, zodat bij breken het risico op letsel zou zijn geëlimineerd. Betrokkene heeft weliswaar verklaard er op gelet te hebben waar de mensen aan dek waren toen hij met de winch bezig was maar anderzijds geeft hij ook aan dat het kan dat hij zich net omdraaide, waardoor hij niets heeft kunnen zien. Ook omdat gebleken is dat betrokkenen de waarschuwendende handgebaren van de matroos niet heeft



gezien concludeert het Tuchtcollege dat betrokkene onvoldoende heeft gelet op de veiligheid van de zich aan dek bevindende personen.

Dat betrokkene geen doeltreffende communicatie had opgezet is niet gebleken. Er was immers (telefonisch) contact mogelijk tussen de brug en de mensen aan dek.

De slotsom is dat betrokkene zich, gelet op bovenstaande elementen, onvoldoende ruimte voor het maken van fouten heeft gegeven waardoor personen aan dek van zowel de Sea Bronco als de Sea Bulldog in ernstig gevaar werden gebracht.

B. De gedragingen van betrokkene leveren overtreding op van 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, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

C. Voor zover betrokkene zich gedeeltelijk op overmacht heeft beroepen acht het Tuchtcollege dat ongegrond. In de eerste plaats volgt uit de verklaringen van de matroos en met name de getuige dat de door betrokkene bediende sleepwinch bleef doordraaien toen deze al strak gespannen stond en dat de tros vervolgens brak. Daarnaast is niet aannemelijk geworden dat er sprake was van een plotselinge windvlaag waardoor het breken van de tros (mede) verklaard kan worden. Uit het mutatierapport van de politie blijkt dat er die dag een zuidwesten wind stond van 12 knopen. Uit het met het verweerschrift meegestuurde weerrapport blijkt dat de windsnelheid op 23 december 2016 rond 11.00 uur circa 8 mijl bedroeg en pas later op de dag toenam. Ook de getuige kan zich geen windvlaag herinneren.

6. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein. Hij heeft bij het afmeren gebruik

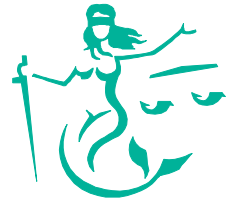


gemaakt van middelen die daar niet voor bestemd en geschikt waren. Het gevaar dat daardoor ontstond heeft hij onvoldoende onder ogen gezien en daarnaast heeft hij zich er evenmin van vergewist dat de zich aan boord van de twee sleepboten bevindende personen voldoende afstand namen en een helm droegen. Een stuurman heeft als gevolg hiervan ernstig hoofdletsel opgelopen. Ter zitting – ruim 15 maanden na het ongeval – gaf de stuurman aan nog steeds cognitieve beperkingen te hebben als gevolg van het ongeval. Hij heeft lange tijd niet goed kunnen spreken. Het had overigens weinig gescheeld of ook de volmatroos was door de gebroken tros geraakt. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats en kan niet volstaan worden met een geldboete, zoals betrokkene heeft verzocht. In de omstandigheid dat betrokkene de ernst van het gebeuren inziet, hij enkele maanden niet heeft gevaren omdat hij zich persoonlijk onzeker voelde en hij naar Nederland is gekomen om over het gebeurde verantwoording af te leggen, 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 grotendeels gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 5;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 12 (twaalf) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 6 (zes) 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 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. P.C. Santema, plv. voorzitter, P.J. Lensen en T.W. Kanders, 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 23 mei 2018.

P.C. Santema
plv. voorzitter

E.H.G. Kleingeld
secretaris

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

E.H.G. 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.