



**UITSpraak VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
29 DECEMBER 2023 (NR. 11 VAN 2023) IN DE ZAAK
2023.V10-NOORDERLICHT**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. B.A.C. van Geest,
senior inspecteur ILT/Scheepvaart (Zwijndrecht),

tegen

J.W A. T.,
betrokkene,
raadsman: mr. J. Klompé (Loosdrecht).

1. Het verloop van de procedure

Bij een door het Tuchtcollege op 5 juni 2023 ontvangen schriftelijk verzoek (met bijlagen) heeft ing. B.A.C. van Geest voornoemd (hierna: de inspecteur) verzocht om tuchtrechtelijke behandeling tegen betrokkene als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Noorderlicht.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene kennisgegeven van het verzoekschrift (met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen) onder mededeling dat hij de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Op 20 september 2023 heeft de inspecteur aan het Tuchtcollege een aanvulling op het dossier gestuurd. Het Tuchtcollege heeft deze aanvulling gestuurd aan betrokkene.



Van (de raadsman van) betrokkene is op 4 september 2023 een verweerschrift ontvangen.

De voorzitter van het Tuchtcollege heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 16 november 2023 om 10:30 uur in de zittingszaal van het Tuchtcollege te Amsterdam.

Bij brief van 14 november 2023 heeft de inspecteur aan het Tuchtcollege nog wat delen uit relevante regelgeving gestuurd. Op de mondelinge behandeling is deze brief aan de raadsman van betrokkene verstrekt.

De zitting heeft plaatsgevonden op 16 november 2023. Voor verzoeker is ter zitting verschenen de inspecteur en zijn collega-inspecteur ing. K. van der Wall.

Betrokkene is verschenen samen met zijn raadsman.

2. De aanleiding

Het verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling is ingediend naar aanleiding van het volgende ongeval:

Op donderdag 23 maart 2023 was het zeilschip Noorderlicht op weg van Trondheim naar het noordelijker gelegen Rørvik (beide in Noorwegen). Aan boord bevonden zich 26 personen, waaronder 9 bemanningsleden en 17 passagiers: trainees van het onderwijsprogramma Masterskip in de leeftijd van 14 tot en met 18 jaar. Het schip voer op de motor. De route liep vlak langs fjorden en eilandjes en tussen de eilandjes door. Tijdens deze reis liep de Noorderlicht om 02.40 uur LT aan de (rotsachtige) grond aan de noordkant van het eilandje Auken. Dit gebeurde doordat de Noorderlicht bij het corrigeren van haar koers nabij een engte bij het eilandje te zuidelijk uit kwam. De stuurman was op dat moment de OOW. Er was een uitkijk, maar die was op dat moment benedendeks. Op betrokkene en de machinist na,



zijn de opvarenden na de gronding van het schip gegaan. Zij gingen met de bijboot naar het droge gedeelte van het eilandje. Daar zijn zij opgehaald door een vrachtschip. Met een lokale reddingsboot zijn zij vervolgens van het vrachtschip overgezet op een passagiersschip, dat hen naar Lauvsnes bracht. Rond het middaguur, tijdens opkomend water, is de Noorderlicht met behulp van een sleepboot losgekomen van de rotsbodem. Om 15.00 uur LT lag zij gemeerd aan een drijvende steiger in Lauvsnes. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan en de schade viel mee. Het schip heeft geen water gemaakt.

De Noorderlicht (IMO-nummer 8650813) is een Nederlands passagiers-/zeilschip, varend voor Swan Expeditions te Akkrum. Het schip is in het jaar 1910 gebouwd, is 46,2 meter lang en 6,6 meter breed.

3. Het bezwaar van de inspecteur

3.1 De inspecteur verwijt betrokkene dat hij als kapitein heeft gehandeld of nagelaten 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 of het scheepvaartverkeer (artikel 55a Wet zeevarenden).

Het verwijt bestaat uit de volgende elementen:

1. Betrokkene heeft er niet voor gezorgd dat er een goede en volledige reisvoorbereiding was gemaakt voor de reis Trondheim – Rørvik.
 2. Betrokkene heeft niet goed gecommuniceerd met de stuurman over de reisvoorbereiding van de reis Trondheim – Rørvik.
 3. Een ECS, die niet voldoet aan de IMO-performance Standards voor ECDIS, werd gebruikt als primair navigatiemiddel.
- 3.2 Als voorschriften die niet zijn nageleefd noemt de inspecteur in het verzoekschrift:



Schepenbesluit 2004 – artikel 61 lid 1

De kapitein van elk schip waarmee een reis wordt ondernomen, draagt er zorg voor dat voorafgaande aan de reis en gedurende de reis de in hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag opgenomen voorschriften en verplichtingen worden nageleefd.

SOLAS V Regulation 34 – Safe navigation and avoidance of dangerous situations

1 Prior to proceeding to sea, the master shall ensure that the intended voyage has been planned using the appropriate nautical charts and nautical publications for the area concerned, taking into account the guidelines and recommendations developed by the Organization*.

* Refer to the Guidelines for Voyage Planning, adopted by the Organization by resolution A.893(21).

2 The voyage plan shall identify a route which:

- .1 takes into account any relevant ships' routing systems;
- .2 ensures sufficient sea room for the safe passage of the ship throughout the voyage;
- .3 anticipates all known navigational hazards and adverse weather conditions; and
- .4 takes into account the marine environmental protection measures that apply, and avoids as far as possible actions and activities which could cause damage to the environment.

RESOLUTION A.893(21) – Guidelines for voyageplanning

adopted on 25 November 1999

1 Objectives

1.1 The development of a plan for voyage or passage, as well as the close and continuous monitoring of the vessel's progress and position during the execution of such a plan, are of essential importance for safety of life at sea, safety and efficiency of navigation and protection of the marine environment.



STCW Code Part A /Chapter VIII/ Part 2 – Voyage planning

Planning prior to each voyage

5 Prior to each voyage, the master of every ship shall ensure that the intended route from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.

Verification and display of planned route

6 When the route planning is verified, taking into consideration all pertinent information, the planned route shall be clearly displayed on appropriate charts and shall be continuously available to the officer in charge of the watch, who shall verify each course to be followed prior to using it during the voyage.

STCW Code Part A /Chapter VIII/ Part 4 – Watchkeeping at sea

Coastal and congested waters

The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, shall be used. Fixes shall be taken at frequent intervals, and shall be carried out by more than one method whenever circumstances allow. When using ECDIS, appropriate usage code (scale) electronic navigational charts shall be used and the ship's position shall be checked by an independent means of position fixing at appropriate intervals.

Resolution A.817(19) – Performance standards for Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS)

Adopted on 23 November 1995



1.2 ECDIS with adequate back-up arrangements may be accepted as complying with the up-to-date charts required by regulation V/20 of the 1974 SOLAS Convention.

Resolution MSC.232(82) – Adoption of the revised performance standards for electronic chart display and information systems (ECDIS)
adopted on 5 December 2006

1.2 ECDIS with adequate back-up arrangements may be accepted as complying with the up-to-date charts required by regulations V/19 and V/27 of the 1974 SOLAS Convention, as amended.

Bij brief van 14 november 2023 heeft de inspecteur aanvullend gewezen op de zogenaamde Blauwe regels van Register Holland en de Voorschriften voor Commercial Cruising Vessels (CCV). Voor zover die het gebruik van een elektronische zeekaart toestaan, gaat het daarbij om ECDIS en niet om ECS. De ‘performance standards’ voor ECDIS staan in SOLAS hoofdstuk V, waarnaar verwezen wordt bij de inleiding van CCV hoofdstuk 8.

3.3 De eis van de inspecteur luidt: een berisping en een voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid voor een periode van twee weken.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft op de zitting de eerste twee punten van het bezwaar van de inspecteur erkend. Betrokkene betwist echter de juistheid van het verwijt dat een ECS werd gebruikt als primair navigatiemiddel. Volgens betrokkene werd genavigeerd op zicht, de radar en de papieren kaart (die zich benedendeks bevond). De ECS was een aanvullend navigatiemiddel. Dit is niet in strijd met goed zeemanschap, aldus betrokkene.



5. Het oordeel van het Tuchtcollege

5.1 De bewijsmiddelen

Bij de beoordeling van het door de inspecteur tegen het handelen/nalaten van betrokkene aangevoerde bezwaar neemt het Tuchtcollege de volgende bewijsmiddelen tot uitgangspunt:

- A. De verklaring van betrokkene ter zitting, voor zover inhoudend, zakelijk weergegeven:

Ik vind dat de reisvoorbereiding erg marginaal was en ook dat de communicatie met de stuurman veel beter had moeten zijn. Of daarmee de uiteindelijke stranding voorkomen had kunnen worden, is iets anders. Maar ik acht de kans wel groter dat, bij een goede reisvoorbereiding, waarbij dan ook deze passage bij Auken goed in beeld zou zijn geweest en goed zou zijn doorgesproken, de Noorderlicht er zonder kleerscheuren doorheen was gekomen. Dat is dan ook wat ik mezelf verwijt.

Ik denk dat ik vooral in de reisvoorbereiding tekortschoot op de plaatsen waar ik de stuurman had moeten zeggen dat hij mij had moeten wekken. En dat we met z'n drieën, of in ieder geval wij samen, de keuze zouden hebben om wel of niet door de engtes te varen, gezien de omstandigheden ter plaatse.

Ik heb een route in de elektronische kaart gezet en de stuurman heeft het papieren gedeelte voor zijn rekening genomen.

De ECS is de enige kaart die vanaf de stuurstand te zien is en waar je daadwerkelijk op kunt zien waar je je bevindt. Voor de papieren kaarten lopen we af en toe naar binnen en zetten we ieder uur een positie in de kaart, maar dat is bij lange na niet toereikend in Noorwegen, omdat daar zoveel koerswijzigingen zijn. Er is iemand extra nodig als je iedere koerswijziging en positie in de kaart wil zetten. Al die koersveranderingen zouden een prikkel moeten zijn geweest om met zijn tweeën te navigeren door de engte, waarbij iemand binnen staat bij de papieren zeekaart. Dat is ook de reden



waarom ik mijzelf verwijt dat ik voor zo'n engte niet in mijn wachtorders heb gezegd dat ik gewekt wil worden voordat we daar aankomen.

Ik wil graag benadrukken dat de stranding met de Noorderlicht zwaar op mij heeft gedrukt en mij zowel professioneel als persoonlijk diep heeft geraakt. Ik ben me zeer bewust van de punten waar ik tekortkwam en heb die ook ter harte genomen. Met andere woorden: ik heb hier lering uit getrokken en doe er alles aan om herhaling hiervan te voorkomen.

B. De Standing (night) watch orders:

'In addition to the logbook standing orders insert

- Always keep a safe speed
- Fill in the ships logbook every hour
- Put ships position on the map every hour
- Call me if in doubt'

C. De (in bijlage 39 van het verzoekschrift opgenomen) vragen van de inspecteur en de antwoorden van de uitkijk daarop:

'Why were you (by OOW) sent down in the navigation room to look at the chart?

I was asked to zoom in on the screen [...]

Did you look at the paper chart or ECS?

I looked at the electronic sea chart we have on the screen'

D. De (in bijlage 40 bij het verzoekschrift opgenomen) vragen van de inspecteur en de antwoorden daarop van de stuurman:

'6, Wie heeft het reisplan van Trondheim naar Rørvik gemaakt?

Het reisplan heb ik gemaakt. De kapitein heeft de koersen uitgezet.

7. Heeft u het reisplan van Trondheim naar Rørvik met de kapitein besproken en waarom vond u de reisvoorbereiding voldoende?

Voor vertrek is de reis besproken, echter niet in detail. Om

Middernacht, bij de wachtwissel, heeft de Kapitein mij 2 nauwe



passages laten zien die we tijdens mijn wacht zouden passeren echter niet deze bij Auken. Die andere 2 waren ruimer. Nogmaals: ik had de Kapitein moeten roepen.

8. Waarom stonden de koersen en waypoints niet in de papieren zeekaart?

Omdat de meest gedetailleerde papieren kaarten, minder gedetailleerd zijn dan de ECS.

9. Waarom vond u het voldoende om slechts een keer per uur de positie in de zeekaart te zetten?

Dat vind ik normaal gesproken niet voldoende, maar gezien de inrichting van de Noorderlicht is het in de kaart werken en tegelijkertijd zicht houden op de omgeving onmogelijk.

[...]

17. Vlak voor de gronding stuurde u de uitkijk naar de navigatiekamer om op de kaart te kijken, waarom was dat?

Dit was om het plaatje van de ECS van schaal te kunnen veranderen als ik daarom vroeg.

18. Heeft u de groene en rode lichtboei noord van Auken nog gezien voor de aanvaring?

Dit zijn lichtbakens, ik heb ze nog gezien, maar zag te laat dat ze veel te ver naar bakboord zaten.

19. Hoe was uw 'situational awareness' voor de gronding.

Die was geen 100%. Toen de lichten, waaronder de 2 uit vraag 18 in zicht kwamen kostte het moeite en tijd e.e.a. te plaatsen.

20. Wilt u verder nog wat kwijt betreffende dit incident?

Ik was moe en koud. Ik ben niet geschikt om op deze wijze te varen (zonder binnenbrug).'

- E. De bevindingen van de inspecteurs van de vlaggestaat die de Noorderlicht op 26 maart 2023 hebben geïnspecteerd, o.a.:
- Het voyageplan was niet volledig ingevuld en niet getekend.
 - De communicatie omtrent reisvoorbereiding was niet afdoende.



- Er werden geen koersen en waypoints in de zeekaarten ingetekend.
- Een ECS werd als primair navigatiesysteem gebruikt.
- Het reisplan werd onvoldoende gemonitord. Slechts één keer per uur werd een positie in de kaart gezet.
- Afwijking (magnetisch) kompas en stuurautomaat van ongeveer 20 graden.

5.2 Overwegingen

Vooraf

5.2.1 De Noorderlicht is een onder Nederlandse vlag varende zeeschip, IMO-nummer 8650813. Volgens vermeldingen van de eigenaar: een 2 mast schoener, gebouwd in 1910 en omgebouwd in 1993, bruto tonnage 140, lengte ca. 46 meter (het CvD noemt: 30,58 meter, volgens definitie in art. 2 (1)1 Annex 1, Schepenbesluit 1965), breedte ca. 6,5 meter, diepgang 3,2 meter en uitgerust met een 460 HP Caterpillar C12 dieselmotor. Het maximaal toegestane aantal passagiers is 20.

5.2.2 Dit schip, dat door de eigenaar als 'tall ship' wordt aangeduid en wordt gebruikt voor bedrijfsmatige vaart op zee, valt onder het toepassingsbereik van de Wet zeevarenden (zie de artikelen 1 en 2 van deze wet). Op grond van artikel 55a lid 1 Wet zeevarenden zijn de kapitein en de scheepsofficieren van de Noorderlicht daarom onderworpen aan tuchtrechtspraak ter zake van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die zij als een goed zeeman in acht behoren te nemen ten opzichte van de opvarenden, het (Nederlandse) schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer.

Het bezwaar van de inspecteur

5.2.3 Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven bewijsmiddelen is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.



Het eerste en het tweede punt van het bezwaar – tekortschietende reisvoorbereiding en onvoldoende communicatie

Vast staat dat de gronding van de Noorderlicht (op 23 maart 2023 om 02:40 uur LT aan de noordkant van het eilandje Auken) het directe gevolg is geweest van een stuurfout van de stuurman. Deze stuurfout kan in dit geval echter niet worden los gezien van de tekortschietende reisvoorbereiding en het gebrek aan communicatie tussen de stuurman en de kapitein. Die punten raken ook het handelen en nalaten van betrokkene als gezagvoerder van de Noorderlicht.

Hoewel dit tot zijn verantwoordelijkheid behoorde heeft betrokkene er niet voor gezorgd/op toegezien dat er een goede en volledige reisvoorbereiding was gemaakt voor de reis Trondheim – Rørvik. Dat is in strijd met goed zeemanschap. Goed zeemanschap veronderstelt een goede voorbereiding van een voorgenomen reis. Een reisvoorbereiding is niet alleen het uitzetten/intekenen van een route, maar houdt een volledige risicoanalyse in, waarbij mogelijke gevaren en dus ook potentieel lastige vaargedeelten, zoveel als mogelijk worden geïnventariseerd. Hierbij dienen onder andere ook de specifieke kenmerken van het schip en de te verwachten weersomstandigheden te worden betrokken. Een verplichting om op deze wijze te werk te gaan is neergelegd in de door de inspecteur genoemde regelgeving (zie hierboven punt 3.2), maar geldt ook los daarvan.

Geconstateerd moet worden dat de hier bedoelde verplichting tot een goede reisvoorbereiding door betrokkene (die de koersen heeft uitgezet in de digitale ECS-kaart) en de stuurman (die het reisplan heeft gemaakt) niet op juiste wijze is nageleefd. Het reisplan was summier en onderling niet goed doorgesproken. Dit laatste geldt in het bijzonder (ook) voor de engte/passage bij het eilandje Auken, waar het is misgegaan. Eerst achteraf is door beiden geconcludeerd dat zij de navigatie ter plekke samen hadden moeten doen. Mede vanwege de inrichting van het schip – met de motor-/roerbediening bovendeks en de navigatiekamer onderdeks, waardoor de stuurstand moest worden verlaten om de positie en de koers van het schip te



noteren en controleren – was het in strijd met goed zeemanschap om daarmee 's-nachts dicht onder de kust van Noorwegen, in engten tussen eilanden door, te varen, met alleen de stuurman als dienstdoend officier van de wacht. Dit had al bij de reisvoorbereiding moeten worden onderkend, eens te meer gelet op de (te verwachten) weersgesteldheid en het feit dat het voor betrokkene de eerste keer was dat hij met de Noorderlicht voer en de stuurman geen ervaring had met het varen onder deze omstandigheden en trouwens ook niet met dit traject.

Betrokkene, die de reisvoorbereiding diende te controleren, had dan ook duidelijke afspraken met de stuurman moeten maken over de onderlinge taakverdeling. Eens te meer omdat betrokkene aan het begin van de reis en bij de afwisseling van de wacht wist, althans behoorde te weten, dat er 's nachts in het donker een stuk door een engte moest worden gevaren en er 17 kinderen aan boord waren. De standaard wachtorders waren onder deze omstandigheden niet toereikend. Betrokkene had expliciet met de stuurman moeten afspreken dat hij aanwezig wenste te zijn bij het varen door deze engte.

Terzijde wordt er in dit verband op gewezen dat na de gronding met de rederij is afgesproken dat onder de Noorse kust alleen nog gedurende de dag mocht worden gevaren, met bovendien twee officieren, afwisselend tussen de stuurpositie aan dek en de post benedendeks in de navigatieruimte.

Voor zover het standpunt van betrokkene is dat sprake was van een goed verlichte vaargeul, waarin met een schip als de Noorderlicht probleemloos met één wachtdoend officier op zicht kon worden gevaren, zonder noodzaak tot verdere nauwkeurige positiebepaling, wordt erop gewezen dat de stuurman hier zelf anders over heeft verklaard; door hem is erop gewezen dat hij een heel stuk van de reis geen landverkenning had en dat het hem moeite en tijd kostte om de (positie van de) bakens bij het eilandje Auken te kunnen plaatsen toen deze in zicht kwamen.



Het derde punt van het bezwaar

Op grond van de huidige regelgeving (SOLAS Chapter V Regulation 19 onder 2.1.4) moeten alle schepen, ongeacht hun omvang, zijn uitgerust met zeevaarkundige kaarten en zeevaarkundige publicaties om de route van het schip voor de voorgenomen reis te plannen en weer te geven, alsmede posities gedurende de reis te plotten en te monitoren. Een weergave- en informatiesysteem voor elektronische zeekaarten (ECDIS) waarmee ditzelfde kan worden bereikt wordt eveneens geaccepteerd. Een ECS, zoals aan boord van de Noorderlicht, geldt niet als geaccepteerde vervanging voor de aanwezigheid en het gebruik van de zeevaarkundige kaarten en publicaties.

De route was in dit geval tevoren alleen uitgezet in het ECS. Deze track in de elektronische kaart, die vanaf de stuurstand was te zien, werd onderweg door de stuurman gebruikt voor de positiebepaling. De posities en tijden bij koersveranderingen en bij het passeren van kenbare punten zijn niet nauwgezet op de papieren zeekaart vermeld, althans niet vaker dan één keer per uur (en evenmin adequaat bijgehouden in het scheepsdagboek). Het ECS vormde in dit geval voor de stuurman een primair navigatiemiddel. Dat is door hem ook niet ontkend. Vlak voor de gronding stuurde hij de uitkijk naar de navigatiekamer beneden om desgevraagd het plaatje van het ECS van schaal te kunnen veranderen.

Indien de Noorderlicht zich niet leent voor het installeren van een ECDIS en/of de eigenaar van de Noorderlicht dit om andere reden bezwaarlijk vindt, is dit geen rechtvaardiging om dan maar een ECS-systeem als primair navigatiemiddel te gebruiken. Er dient dan op andere wijze te worden voorzien in een geaccepteerde wijze van navigatie. Degenen die gebruikmaken van de reisprogramma's die worden aangeboden met de Noorderlicht mogen erop vertrouwen dat de navigatie geschiedt op veilige en reglementair toegestane wijze. Ook al ligt de zorg voor de in dit opzicht benodigde uitrusting/bemannings van het schip primair bij de eigenaar ervan, heeft ook betrokkene als kapitein een verantwoordelijkheid in dit opzicht.



Voor de goede orde wordt toegevoegd dat het gebruik van het ECS hier niet geldt als oorzaak van de gronding. Hoewel het bezwaar van de inspecteur tegen het ECS-gebruik op zichzelf genomen juist is, leidt het in dit geval niet tot een zwaardere maatregel dan die welke zonder dit feit zou zijn opgelegd.

5.3 De tuchtmaatregel

Na het voorgaande moet de conclusie zijn dat betrokkene ernstig is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein/gezagvoerder van de Noorderlicht. De aan hem toe te rekenen nalatigheid bij de naleving van de veiligheidsvoorschriften en het toezicht erop levert een overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als scheepsofficier 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.

Hoewel de gronding een direct gevolg is van de stuurfout van de stuurman, kan deze stuurfout, als gezegd, niet worden los gezien van de tekortschietende reisvoorbereiding/communicatie. De verwijtbaarheid hiervan is des te ernstiger nu zich 17 trainees/kinderen (voor een onderwijsprogramma) aan boord van het schip bevonden. Betrokkene droeg als kapitein een eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid van (ook) deze passagiers. De nalatigheid bij de reisvoorbereiding/communicatie getuigt van onvoldoende besef hiervan. Een schorsing van de vaarbevoegdheid is daarom op zijn plaats.

Omdat voor het Tuchtcollege vooral de tekortschietende reisvoorbereiding/communicatie zwaar weegt en dit dan in combinatie met bedoelde eindverantwoordelijkheid van betrokkene als kapitein wordt uitgekomen op een zwaardere maatregel dan door de inspecteur is voorgesteld. Mede gelet op de gezamenlijke betrokkenheid bij de ondernomen reis en de (tekortschietende) voorbereiding ervan/communicatie



erover zal aan betrokkene eenzelfde maatregel worden opgelegd als aan de stuurman.

In de omstandigheid dat betrokkene lering heeft getrokken uit het voorval en er alles aan wil doen om herhaling te voorkomen, ziet het Tuchtcollege (ook) ten aanzien van betrokkene aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd.

6. De beslissing

Het Tuchtcollege,

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van drie weken;
- bepaalt dat van deze schorsing twee weken niet ten uitvoer zullen 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, die 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 na zes weken, gerekend vanaf de dag van verzending van deze uitspraak.

Aldus gewezen door mr. J.M. van der Klooster, voorzitter, W.A. Barten en T.W. Kanders, leden, in aanwezigheid van mr. V. Bouchla, secretaris, en uitgesproken ter openbare zitting van 29 december 2023.

J.M. van der Klooster
voorzitter

V. Bouchla
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.