

**TUCHT COLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART**



JAAERVERSLAG 2012

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Damrak 387, 1012 ZJ Amsterdam

Telefoonnummer : 020 - 622 04 77

Faxnummer : 020 - 626 42 52

E-mailadres : secretariaat@tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website NL : www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website ENG : www.themaritimedisciplinarycourtofthenetherlands.com

INHOUD

Algemeen	4
Nieuwe zaken	7
Gepubliceerde uitspraken van Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2012	8
- Koopvaardij	8
- Zeevisserij	13
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart per 1 januari 2012	14
Bijlage: Zoekopdrachten archief Tuchtcollege voor de Scheepvaart	16



ALGEMEEN

In het jaarverslag 2011 staat vermeld dat het Tuchtcollege bij de behandeling van de zaken was gestuit op diverse mogelijke verbeterpunten in de Zeevaartbemanningswet.

Van deze punten werd melding gedaan bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu opdat deze punten bij een wetwijziging zouden kunnen worden meegenomen.

De wijziging van de bijlage bij het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst 1978 (Trb. 1981, 44), hierna: het STCW-Verdrag, en de hierbij behorende Code (Trb. 1996, 249), hierna: de STCW-Code, als aangenomen bij resolutie 1, respectievelijk resolutie 2 van een conferentie van verdragsluitende partijen, gehouden te Manilla van 21 tot 25 juni 2010, hierna: de Manilla-wijzigingen (Trb. 2012, 43) dient te worden geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. Hiertoe is wijziging van de huidige Zeevaartbemanningswet nodig. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt om ook de door het Tuchtcollege gesignaleerde verbeterpunten bij de wijziging te betrekken. Het Tuchtcollege heeft hiertoe overleg gevoerd met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en medegewerkt aan de formulering van deze wijzigingsvoorstellen.

Opmerking verdient overigens dat de citeertitel van de Zeevaartbemanningswet als gevolg van de implementatie van een ander verdrag, het Maritiem arbeidsverdrag (Trb. 2007, 93 Stb 394), gewijzigd zal worden in “Wet zeevarenden”. Deze wijziging is beoogd per 1 juli 2013.

Ook in 2012 zijn de lokaliteiten van het Tuchtcollege mede gebruikt ten behoeve van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. In 2012 zijn 13 vergaderingen/conferenties in de zalen van het Tuchtcollege gehouden. Het secretariaat van het Tuchtcollege heeft hierbij de nodige assistentie geleverd. Het gebruik van de zalen van het Tuchtcollege werd vooral bij internationale conferenties op prijs gesteld. Ook de afsluitende borrel van de Directie Maritieme Zaken in 2012 is in de zalen van het Tuchtcollege gehouden. Voorts is in 2012 door het Tuchtcollege ruimte beschikbaar gesteld als telewerkplek voor een werknemer van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Zoals in het jaarverslag van 2011 reeds werd gevreesd is het Tuchtcollege niet aan verhuizing ontkomen. Wel zal de verhuizing binnen het beursgebouw plaatsvinden en zal ten behoeve van de zittingen de huidige zaal gebruikt blijven worden. In het nieuwe onderkomen is gelukkig archiefruimte aanwezig waarin het archief voor de voormalige Raad voor de Scheepvaart kan worden ondergebracht. De verhuizing onderstreept de noodzaak tot overbrenging van het archief voor de Raad voor de Scheepvaart naar het Nationaal Archief. Het ligt in de bedoeling deze binnen twee jaar te voltooien. Voorts is in 2012 het digitaliseren van de uitspraken voor de Raad voor de Scheepvaart voortgezet. Het werk is vanaf de opheffing van de Raad in 2010 terugwerkend thans tot 1977 gevorderd. Na overbrenging van het archief van de Raad voor de Scheepvaart naar het Nationaal Archief, zullen belangstellenden over de uitspraken van de Raad inlichtingen kunnen inwinnen bij het secretariaat van het Tuchtcollege en uitspraken digitaal kunnen downloaden vanaf

de website van de Raad voor de Scheepvaart. Het Tuchtcollege zal de website van de Raad voor de Scheepvaart blijven beheren.

Ook in 2012 is door belangstellenden een beroep gedaan op het secretariaat van het Tuchtcollege om assistentie bij het onderzoek naar zaken van de Raad voor de Scheepvaart. Met name journalisten, auteurs, historici en belangstellenden die een persoonlijke band hebben met een zaak doen een beroep op het archief van de Raad voor de Scheepvaart. In 2012 werden 14 verzoeken om informatie ingediend en behandeld (zie bijlage).

In 2012 publiceerde het Tuchtcollege voor de Scheepvaart 6 uitspraken en 1 voorzittersbeschikking. Tegen de voorzittersbeschikking werd verzet ingesteld ten gevolge waarvan de beslissing van de voorzitter verviel. In deze zaak is in 2012 alsnog een zitting gehouden. In 2013 zal uitspraak worden gedaan.

Hoewel gelet op het aantal zaken het trekken van algemene conclusies met voorzichtigheid moet worden gedaan, vallen een aantal aspecten op.

Evenals in 2011 was opvallend dat buitenlandse betrokkenen veelal de Nederlandse scheepvaart na het incident waarbij zij betrokken waren, vaarwel hebben gezegd en onbereikbaar waren c.q. zich onbereikbaar hielden. Zoals ook in het jaarverslag 2011 is opgemerkt zijn de getroffen maatregelen tot Nederland beperkt.

Het Tuchtcollege blijft van mening dat niet aanvaardbaar is dat een betrokkene wiens vaarbevoegdheid in Nederland voor langere tijd is ingetrokken, omdat hij heeft gehandeld in strijd met de goede zeemanschap zijn loopbaan elders, en met name ook in de andere landen van de Europese Unie, zonder consequenties kan voortzetten. Zulks is niet alleen gevaarlijk in het geval van artsen maar ook in geval van lieden in het bezit van een vaarbevoegdheid.

Het Tuchtcollege dringt nogmaals aan op onderzoek naar een internationale regeling.

Zeer opvallend was dat in 4 van de 6 ter zitting onderzochte en gepubliceerde zaken, sprake was van een stranding. In drie gevallen was tevens sprake van het in slaap vallen van de wachthoudend officier. Hoewel niet uitgesloten is dat dit van doen heeft met een te strak wachtschema is zulks in geen van deze gevallen vastgesteld. In één geval kon zelfs worden vastgesteld dat dit niet het geval was. In twee van de vier gevallen was sprake van gebruik van alcohol.

In het verslagjaar zijn door het secretariaat van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart cursussen gevolgd. De secretaris volgde een cursus maritiem onderzoeker aan de Lloyd's Maritime Academy, welke in 2013 zal worden afgerond.

De managementassistente heeft met succes 2 cursussen gevolgd bij het opleidingsinstituut Haaglanden, te weten de cursus typevaardigheid en RSI-resistentie en de cursus notuleren. In 2013 zullen wederom geschikte opleidingscursussen worden gevolgd.

In het verslagjaar 2012 werd overlegd met de Officier Noordzee en de Inspecteur voor de Scheepvaart over de veiligheid op de Noordzee en de rol die het Tuchtcollege hierin kan spelen. Dit overleg zal periodiek worden voortgezet.

Per 1 mei 2012 werd aan J. van de Berg eervol ontslag verleend als lid van het Tuchtcollege wegens het bereiken van de zeventigjarige leeftijd.

Per 1 oktober 2012 werden J.L.A. van Aalst en J.F. Jongbloed eervol ontslagen wegens het bereiken

van de zeventigjarige leeftijd. Van hen is in de zittingszaal van het Tuchtcollege op gepaste wijze afscheid genomen. J. van de Berg heeft vanaf de aanvang van het Tuchtcollege als lid gefunctioneerd. J.L.A. van Aalst en J.F. Jongbloed hebben als lid van de Raad voor de Scheepvaart en het Tuchtcollege gedurende vele jaren aan de werkzaamheden van deze colleges deelgenomen. Bij ministerieel besluit van 27 november 2012 zijn als opvolgers benoemd H. Romkes, H. van der Laan en N.P. Kortenoeven.

In het verslagjaar werd op verzoek van het Scheepvaart en Transport College te Rotterdam een lezing gegeven over de werkzaamheid van het Tuchtcollege. Het is de bedoeling dat dit in 2013 weer zal plaats vinden. Het Tuchtcollege is uiteraard ook bereid om op andere maritieme opleidingsinstituten voorlichting te geven.

Het Tuchtcollege zal in 2013 zijn werkzaamheden voortzetten. Bij de verhuizing zal geëvalueerd worden welk gedeelte van de bibliotheek en de inventaris afgestoten kan worden.



D. Roemers, voorzitter
Amsterdam, februari 2012

NIEUWE ZAKEN

In 2012 zijn 7 nieuwe zaken ingeschreven door middel van een verzoek van de Minister. Er werd geen klacht ingeschreven.

Ter vergelijking met de cijfers van 2010 en 2011 wordt verwezen naar onderstaand overzicht.

Jaar	Verzoeken van de Minister	Klachten	Vooronderzoeken	Aantal zaken afgedaan bij Voorzittersbeschikking	Aantal zaken ter zitting onderzocht en gepubliceerd
2010	8	0	4	0	0
2011	2	1	1	1	5*
2012	7	0	2	1	6

* In 2011 is één zaak door de Minister ingetrokken

De uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart kunt u vinden vanaf 2011 op: www.tuchtrecht.nl.

en op de website van het Tuchtcollege voor de scheepvaart: www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl.

De in het Engels vertaalde uitspraken vindt u op de Engelstalige site van het Tuchtcollege: www.themaritimedisciplinarycourtofthenetherlands.com.

GEPUBLICEERDE UITSPRAKEN VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2012

KOOPVAARDIJ

IJSSELDELTA

UITSPRAAK 1 IN 2012, ZAAKNUMMER 2010.V4 VAN 4 JANUARI 2012

Betrokkene: de kapitein

Aan betrokkene werd verweten dat hij als kapitein het baggerschip IJsseldelta gedurende 5 reizen op 23 juni 2010 dieper had afgeladen dan toegestaan.

Het bewijs van overbelading bestond slechts uit uitdraaien van de zgn. MARS-computer. Deze uitdraaien mogen op zich tot bewijs dienen maar onder voorwaarde dat zij voldoende betrouwbaar zijn. Dit is hier niet gebleken. De enkele omstandigheid dat voor de MARS-computer een nauwkeurigheidsmarge van 0,5% is voorgeschreven maakt niet dat het systeem een dergelijke nauwkeurigheid ook kent. Op grond van constatering van Bureau Veritas van 24 juni 2010 vertoonde de MARS-computer bij de diepgang voor een nauwkeurigheid van ongeveer 4,6% en achter ongeveer 3,3% hetgeen aanmerkelijk afwijkt van de voorgeschreven nauwkeurigheidsmarge van 0,5%.

Het Tuchtcollege kwam tot de conclusie dat overbelading gedurende de reizen 1088 tot en met 1092 niet bewezen kon worden verklaard.
Het verzoek van de Minister werd ongegrond verklaard.

DONGEBORG

UITSpraak 3 IN 2012, ZAAKNUMMER 2011.V1 VAN 20 APRIL 2012

Betrokkene: de kapitein

Aan betrokkene werd verweten dat hij een onzorgvuldige navigatie voerde, zonder een geactiveerd wachalarm en zonder geplaatste uitkijk tijdens de donkere uren waardoor het schip op 3 januari 2011 grondde in de Deense wateren. Betrokkene was als wachtdoend kapitein tijdens de gronding niet aanwezig op de brug.

Het Tuchtcollege kwam tot het oordeel dat betrokkene vanaf het moment van overname van de wacht geen goede uitkijk heeft gehouden. Dit geldt in het bijzonder voor de periode dat betrokkene de brug verlaten had. Toen werd geen navigatie op de brug meer gevoerd terwijl het schip voer in beboeid vaarwater. Voor zijn vertrek van de brug had al een koersverandering moeten plaatsvinden hetgeen de wachtdoend kapitein niet heeft opgemerkt. Er was geen wachtsman geplaatst en het wachalarm stond uit. De omstandigheid dat betrokkene de brug verliet ter medische assistentie van de hoofdwerktuigkundige werd niet in aanmerking genomen bij het opleggen van de tuchtmaatregel. Betrokkene had maatregelen moeten nemen ter voorkoming van varen zonder wachtdoend officier.

Aan de kapitein werd een schorsing van de vaarbevoegdheid opgelegd voor de duur van zes maanden.

ENNIO MARNIX

UITSpraak 4 IN 2012 ZAAKNUMMER 2011.V1 VAN 2 NOVEMBER 2012

Betrokkene: de maritiem officier.

Betrokkene werd verweten dat tijdens haar wacht op 4 september 2011 het schip grondde met als gevolg bodem- en schroefschade. Betrokkene had voorafgaande aan de gronding geen goede uitkijk gehouden en hierdoor een boei nabij de ondiepte niet opgemerkt.

Betrokkene werd voorts verweten voorafgaand aan de gronding en de reis de reisvoorbereiding onvoldoende gecontroleerd te hebben waardoor de voorgestelde koers over een diepte ging die ongeschikt was voor het schip. Verder werd betrokkene verweten voorafgaande aan de gronding

op enig moment de brug te hebben verlaten als wachtdoend officier. Verder had betrokkene geen uitkijk geplaatst varende in kustwateren.

Het Tuchtcollege kwam tot het oordeel dat niet gebleken is dat betrokkene verwijtbaar is te kort geschoten ten aanzien van de reisvoorbereiding, in het bijzonder wat betreft het traject tot waypoint 61 waar de gronding heeft plaats gevonden.

Ten aanzien van de (ver)plaatsing van waypoint 61 moet er in deze zaak vanuit worden gegaan dat overeenkomstig de enkele verklaring van betrokkene dit waypoint is verplaatst, waardoor de route -anders dan aanvankelijk- over de ondiepte kwam te liggen.

Door een goed gebruik van de navigatieapparatuur had tijdig kunnen worden opgemerkt dat het schip na koerswijziging bij waypoint 60 over een ondiepte zou varen. Gronding had kunnen worden voorkomen. Geconcludeerd moest worden dat betrokkene geen goede uitkijk met gebruikmaking van alle aanwezige middelen heeft gehouden waardoor de gronding niet is voorkomen.

Kunnen omgaan met de navigatieapparatuur behoort tot de basisvaardigheden van een zelfstandig wachtofficier, ook al is deze jong en onervaren. Van een maroff mag worden verwacht dat deze de benodigde kennis en vaardigheden verwerft. Een beroep op onervarenheid, gebrekkige kennis van de navigatieapparatuur en slechte begeleiding is niet overtuigend en ontslaat niet van de eigen verantwoordelijkheid.

Aan de maroff werd een schorsing van de vaarbevoegdheid opgelegd van 4 weken waarvan 2 voorwaardelijk met een proeftijd van 2 jaar.

EEMS TRANSPORTER

UITSPRAAK 5 IN 2012, ZAAKNUMMER 2012.V2 VAN 30 NOVEMBER 2012

Betrokkene: de kapitein

Betrokkene werd verweten als wachtdoend kapitein tijdens zijn wacht in slaap gevallen te zijn. Betrokkene had voorts geen uitkijk geplaatst gedurende de donkere uren om 4.50 uur boordtijd (GMT+2) en het wachalarm niet geactiveerd. Een gronding van de Eems Transporteer was het gevolg, welke plaats vond op 3 april 2011 in de Griekse wateren.

Het Tuchtcollege achtte bewezen dat betrokkene als wachtdoend kapitein tijdens de gronding sliep, het wachalarm niet had geactiveerd en op het moment van de gronding, welk moment viel tijdens de donkere uren, geen uitkijk had geplaatst. De oorzaak van de gronding is geweest dat betrokkene na een waypoint verzuimde een noodzakelijke koerswijziging door te voeren. Slapen waar uitkijken is geboden en het missen van een noodzakelijke koerswijziging moet als buitengewoon onzorgvuldig worden aangemerkt. Hierbij hoort nog dat betrokkene correctiemogelijkheden had uitgesloten.

Aan betrokkene werd een schorsing van de vaarbevoegdheid opgelegd voor een periode van twee maanden.

FLINTERSPIRIT

UITSPRAAK 6 IN 2012, ZAAKNUMMER 2011.V3 VAN 30 NOVEMBER 2012

Betrokkene: de kapitein

Tijdens de wacht van betrokkene grondde de Flinterspirit op 19 maart 2012 omstreeks 23.43 uur (scheepstijd) op het eiland Flodday Mor (North Uist). Betrokkene werd verweten dat hij voorafgaand aan de gronding had nagelaten conform de voyageplanning koers te wijzigen, dat hij de brug had verlaten en dat hij zich tijdens de gronding in zijn hut bevond.

Voorts werd betrokkene verweten dat hij de betreffende avond verzuimd had een uitkijk te plaatsen tijdens de donkere uren en dat hij het wachalarm niet had geactiveerd. Verder werd betrokkene verweten dat hij na de gronding onvoldoende de leiding had genomen; hij trachtte zonder eerst de situatie in kaart te brengen het schip los te varen, hij instrueerde de tweede stuurman om de autoriteiten te melden dat er niets aan de hand was, hij was vermoeid en hij gebruikte medicijnen. Ten slotte werd betrokkene verweten dat hij de ochtend na de stranding zelfstandig de brugwacht had gelopen terwijl hij onder invloed was van alcohol.

Het Tuchtcollege achtte bewezen dat op 19 maart 2012 omstreeks 23.43 uur een gronding van de Flinterspirit had plaatsgevonden op het eiland Flodday Mor, North Uist.

De oorzaak van de gronding was dat betrokkene de brug verliet, naar zijn hut ging en daar in slaap viel waardoor omstreeks 22.00 uur voorziene koerswijziging niet door hem werd doorgevoerd.

Betrokkene had geen uitkijk op de brug geplaatst. Betrokkene trachtte het schip los te varen zonder zich, alvorens te handelen, op de hoogte te stellen van de situatie. Betrokkene instrueerde de tweede stuurman om de autoriteiten om de tuin te leiden. Betrokkene was vermoeid en ging zich te buiten aan overmatig medicijngebruik waaronder slaapmiddelen. Uit het rusturenoverzicht bleek dat betrokkene op 19 maart 2012 en de dagen hieraan voorafgaand voldoende heeft kunnen rusten. Blijkens dit overzicht beschikte betrokkene over 2 stuurlieden die vanaf 5 maart 2012 voldoende hadden kunnen rusten.

Niet bewezen achtte het Tuchtcollege dat betrokkene op de ochtend na de gronding wacht heeft gelopen onder invloed van alcohol. De hierop betrekking hebben getuigenverklaringen waren onvoldoende om te concluderen tot daadwerkelijke dronkenschap.

Onzorgvuldiger navigeren dan betrokkene heeft gedaan laat zich welhaast niet denken, waarbij nog komt dat betrokkene correctiemogelijkheden heeft uitgesloten. Ook na de gronding heeft betrokkene zijn plicht als kapitein verzuimd.

Aan betrokkene werd een schorsing van de vaarbevoegdheid opgelegd van zes maanden.

TEMPEST

BESCHIKKING VAN DE VOORZITTER VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART, ZAAKNUMMER 2011.K1 VAN 11 MEI 2012.

Betrokkene: de kapitein.

Klager heeft een klacht ingediend vanwege het optreden van betrokkene als kapitein van de sleepboot Tempest bij het vastmaken aan het stuurloze schip Western op 12 november 2010 op de Noordzee.

Klager verwijt betrokkene verbinding te hebben gemaakt met een keesje (een hand geworpen lijn) in plaats van het lijnwerptoestel. Door te kiezen voor het keesje moest de Western dicht worden genaderd.

Voorts stelt klager dat de bemanning niet was aangehaakt.

Klager verwijt verder betrokkene dat de kettingen, waarmee de sleepdraad was vastgezet, braken. Volgens klager blijkt uit de video-opnames de gevaarlijke situatie. Klager verwijt betrokkene dat hij het leven van opvarenden, het eigen schip Tempest en het te bergen schip Western ernstig in gevaar heeft gebracht.

Klager heeft zijn klacht nader aangevuld.

Hij verwijt betrokkene op 12 november 2010 te zijn uitgevaren terwijl de Tempest niet beschikte over een noodstop voor de bakboord hoofdmotor. Ook verwijt hij betrokkene dat bemanningsleden op 12 november 2010 hebben gewerkt in de nabijheid van de sleeprol op het achterdek, welk werken volgens klager tijdens overkomende zeeën zeer gevaarlijk was.

De voorzitter heeft de klacht als kennelijk ongegrond afgewezen.

De nadere invulling van de klacht heeft hij niet toelaatbaar geacht nu deze aanvulling niet de kern van het verwijt bij de klacht betrof.

Het werd de voorzitter niet duidelijk wat klager betrokkene verweet met betrekking tot de lifelines zodat hij dit onderwerp niet beschouwde als onderdeel van de klacht.

De benadering van de Western vanaf de loefzijde heeft de voorzitter overeenkomstig het oordeel van de geraadpleegde deskundige aangewezen geacht. Betrokkene heeft de Western vanaf de loefzijde benaderd omdat de Tempest een open achterschip heeft waar bij nadering vanaf de lijzijde meer water overkomt dan bij nadering vanaf de loefzijde.

Het gebruik van het keesje achtte de voorzitter op het voetspoor van de deskundige niet in strijd met de goede zeemanschap.

Het enkele feit dat sleepkettingen zijn gebroken is onvoldoende om te komen tot de conclusie dat betrokkene gehandeld heeft in strijd met de goede zeemanschap, aldus de voorzitter.

Tegen de voorzittersbeschikking heeft klager tijdig verzet gedaan.

Als gevolg van het verzet verviel de beschikking van de voorzitter.

Inmiddels is in 2012 alsnog een zitting in deze zaak gehouden.
De uitspraak zal worden gedaan in 2013.

ZEEVISSERIJ 2012

CORNELIS JOHANNES VD77

UITSpraak 2 IN 2012, ZAAKNUMMER 2011.V2 VAN 8 JUNI 2012

Betrokkene: de schipper

Aan betrokken werd verweten dat hij als kapitein een reis heeft ondernomen zonder zorg te dragen dat het schip behoorlijk is bemand met voor zijn taak berekend personeel. Op woensdag 9 februari 2011 vond een aanvaring plaats op de Noordzee tussen de VD77 en het containerschip MSC Ali. Voorafgaand en tijdens de aanvaring werd de brugwacht op de VD77 gelopen door een onbevoegd bemanningslid.

Uit de bemanningslijst en de verklaring van betrokkene en een getuige kan worden afgeleid dat ene G. als stuurman was gemonsterd en ook als zodanig functioneerde op 9 februari 2011. G. had geen Nederlandse vaarbevoegdheid. Omzetting van de Poolse papieren van G. naar een Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs was twee maal geweigerd door de inspectie Verkeer en Waterstaat. Het is aan een schipper zelf te controleren dat een bemanningslid die als stuurman word gemonsterd en functioneert, over de vereiste vaarbevoegdheid beschikt. Hij kan niet vertrouwen op een mededeling van de reder dat zulks het geval is.

Aan betrokkene werd een voorwaardelijke boete opgelegd van 500 euro. De proeftijd werd gesteld op twee jaar. Deze boete werd voorwaardelijk opgelegd in verband met het feit dat betrokkene wegens de gepleegde overtreding nog vervolgd werd door het Openbare Ministerie.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART PER 1 JANUARI 2012

VOORZITTER

mr. D. Roemers
Staatsraad bij de Raad van State

E.R. IJssel de Schepper
*Dual Master / Geïntegreerd Kapitein bij Maersk
Shipmanagement
Scheepswerktuigkundige / Kapitein grote
handelsvaart*

PLAATSVERVANGENDE VOORZITTER

mr. E.A. Bik
Advocaat te Rotterdam

P.J. Lensen
*Hoofdwerktuigkundige bij Wagenborg
Scheepswerktuigkundige*

mr. A.N. van Zelm van Eldik
*Vicepresident arrondissementsrechtbank
Rotterdam*

J.M. Bais
Schipper ter zeevisvaart

J. van de Berg
Oud-schipper ter zeevisserij

LEDEN

R.J. Gutteling
*Hoofd Haven Coördinatie Centrum,
plaatsvervangend Havenmeester
Oud-kapitein grote handelsvaart*

J.C. Muller
Oud-schipper ter zeevisserij

G. Vooijs
Schipper ter zeevisserij

F. Karmelk
*Oud-kapitein bij VOPAK Chemical Tankers B.V.
te Dordrecht
Oud-kapitein kleine handelsvaart*

PLAATSVERVANGENDE LEDEN

H.W.M. Linssen
*Managing Director, Keppel Verolme
Oud-scheepswerktuigkundige*

J.G. van Oerle
Superintendent bij Maritime Performance te Barendrecht
Scheepswerktuigkundige

J.F. Jongbloed
Oud-kapitein Jo Tankers B.V. te Spijkenisse
Oud-kapitein grote handelsvaart

J.F. Krijt
Oud-gezagvoerder bij P&O Nedlloyd BV
Oud-kapitein koopvaardij

P.L. van Slooten
Schipper ter zeevisserij

W. Toering
Schipper ter zeevisserij

J.F. de Boer
Schipper ter zeevisserij

A. Dekker
Schipper ter zeevisserij

M.J. van Overklift
Reder grote handelsvaart

C.J.M. Schot
Algemeen-directeur Scheepvaartbedrijf Schot
Reder grote handelsvaart

E.C. Holman
Directeur Technische Dienst Boskalis B.V.
Waterbouwkundige

P.F. Vos
Oud-Fleet Manager van Oord Dredging and Marine Contractors
Waterbouwkundige

T.S. de Groot
Loods

R.J.N. de Haan
Loods

F.P.J. de Haan
Chef der Hydrografie, Dienst Hydrografie der Koninklijke Marine
Hydrograaf

Vice-Admiraal b.d. J.L.A. van Aalst
Oud-Inspecteur-Generaal voor de Krijgsmacht
Hydrograaf

SECRETARIS

mr. E.H.G. Kleingeld

PLV. SECRETARIS

mr. D.P.M. Bos
Legal counsel bij Koninklijke Ahold N.V.

mr. T. Tammes
Jurist bij de Koninklijke Vereniging van Nederlandse reders

BIJLAGE

ZOEKOPDRACHTEN ARCHIEF TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

datum	aanvraag door	scheepsnaam	ongeval	resultaat
2 januari 2012	familie	Frisia HA 38	2010	doorverwezen naar Onderzoeksraad voor Veiligheid
5 januari 2012	belangstellende	Annie IJM 14	1955	uitspraak toegestuurd
19 januari 2012	zeevarende	Anna Jenny, 1995	1995	uitspraak toegestuurd
19 januari 2012	belangstellende	Vikingbank, 1967	1967	uitspraak toegestuurd
19 februari 2012	familie	Pollux IJM 339	1922	uitspraak toegestuurd
27 juni 2012	journalist	Meerkerk, 1946	1946	heeft zelf onderzoek gedaan in het archief
4 juli 2012	belangstellende	Sirra, 1917	1917	uitspraak toegestuurd
10 augustus 2012	belangstellende			algemene vraag over digitale archief
13 augustus 2012	belangstellende	Algarve, 1948	1948	uitspraak toegestuurd
20 september 2012	belangstellende	Maasluis 1989	1989	uitspraak toegestuurd
12 november 2012	belangstellende	Julia IJM 63	1918	uitspraak toegestuurd
20 november 2012	belangstellende	Ariana, 1952	1952	uitspraak toegestuurd
28 november 2012	belangstellende	ss Hilversum	1917	uitspraak toegestuurd