

TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAAERVERSLAG 2016



**TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART**



JAARVERSLAG 2016

TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Damrak 387, 1012 zj Amsterdam

Telefoonnummer : 020 - 622 04 77

E-mailadres : secretariaat@tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website NL : www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl

Website ENG : www.mdcn.nl

INHOUD

Algemeen	7
Nieuwe zaken	9
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2016	10
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2016	18



ALGEMEEN

Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart bevond zich in het jaar 2016 in kalm vaarwater. Als gevolg van diverse omstandigheden konden van de door de inspecteur van de ILT/Scheepvaart aan het Tuchtcollege voorgelegde zaken slechts zes zaken op een zitting worden behandeld.

Drie zaken hadden betrekking op het onjuist kruisen van een verkeersscheidingsstelsel. In één zaak werd door een sportvissersvaartuig tijdens de donkere uren gevaren als passagiersschip, zonder dat dit schip beschikte over de daarvoor benodigde certificaten. In een andere zaak werd een aanvaring niet voorkomen doordat niet behoorlijk uitkijk werd gehouden. Aan boord van een zeesleepboot vond een ernstig arbeidsongeval plaats door onverantwoord omgaan met elektriciteit.

Voor het eerst werd aan het Tuchtcollege verzocht te bepalen dat een eerder voorwaardelijk opgelegde tuchtmaatregel alsnog gedeeltelijk onvoorwaardelijk zou worden opgelegd, dit vanwege twee nieuwe feiten waarin door dezelfde betrokkene was gehandeld in strijd met goed zeemanschap.

De samenvattingen van de betreffende uitspraken zijn hierna in dit verslag opgenomen. Zoals steeds zijn de uitspraken volledig (geanonimiseerd) gepubliceerd op de website www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl, respectievelijk – in de Engelse taal – op www.mdcn.nl.

In de bemanning van het Tuchtcollege – vrouwen ontbreken nog steeds – heeft zich in het jaar 2016 één wijziging voorgedaan: het overlijden van de heer E.C. Holman, plaatsvervangend lid – waterbouwkundige. Het secretariaat bleef ongewijzigd.

De samenstelling van het Tuchtcollege in 2016 is (in alfabetische volgorde en per categorie) vermeld aan het einde van dit jaarverslag.

In 2016 werd enkele keren overlegd met de afdeling Zeevaart van de Directie Maritieme Zaken van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en met de Inspectie Leefomgeving en Transport, Domein Scheepvaart.

A.N. van Zelm van Eldik
voorzitter

Amsterdam, mei 2017



NIEUWE ZAKEN EN AFGEHANDELTE ZAKEN

In 2016 werden door het Tuchtcollege voor de Scheepvaart 6 uitspraken gedaan. De inspecteur van de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, ing. M. Schipper, heeft namens de Minister tien nieuwe verzoeken tot een tuchtrechtelijke behandeling ingediend.

Er zijn in 2016 bij het Tuchtcollege geen klachten door een belanghebbende ingediend. Evenmin zijn door het Tuchtcollege vooronderzoeken verricht.

Ter vergelijking met de cijfers van de voorafgaande jaren wordt verwezen naar onderstaand overzicht.

Jaar	Verzoeken van de Minister	Klachten	Vooronderzoeken	Aantal zaken afgedaan bij voorzittersbeschikking	Aantal zaken uitspraak
2010	8	0	4	0	0
2011*	2	1	1	1	6
2012	7	0	2	1	6
2013	10	0	0	0	6
2014*	5	0	0	0	12
2015	10	0	0	0	6
2016	10	0	0	0	6
Totaal	52	1	7	2	42

*In 2011 is één zaak door de Minister ingetrokken en in 2014 werden twee zaken door de Minister ingetrokken.

Naar verwachting zal de inspecteur in 2016 een groter aantal verzoeken indienen. Bij de begroting van het Tuchtcollege is uitgegaan van 15 zaken.

UITSPRAKEN VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2016

TRAVELLER

UITSPRAAK VAN 17 FEBRUARI 2016
NR. 1 VAN 2016
ZAAK 2015.V8

Betrokkene: de eerste stuurman

Het vrachtschip Traveller was op 5 februari 2014 onderweg van Antwerpen naar Puerto Cortés, Honduras, met aan dek twee hoge walkranen.

Vanwege de slechte weersvoorspellingen en toenemende deining besloot de kapitein om koers te wijzigen en schuilplaats te zoeken onder de Engelse kust bij Margate. Daartoe moest het verkeersscheidingsstelsel Dover Strait worden gekruist.

Omstreeks 14:56 uur is de Traveller het verkeersscheidingsstelsel gaan kruisen vanuit de noord-oostgaande verkeersbaan. Op dat moment had de tweede stuurman nog de wacht. Betrokkene, die toen al op de brug was, heeft om 15:00 uur de wacht van hem overgenomen. Het kruisen van de zuidwestgaande verkeersbaan vond plaats vanaf 15:02 uur. In die verkeersbaan voeren toen, in de algemene richting van de verkeersstroom, de Minerva Grace, de Maersk Belfast en daarachter de Endurance. Kort nadat de Traveller de zuidwestgaande verkeersbaan was binnengevaren heeft betrokkene de koers van de Traveller verlegd naar stuurboord, waarna een koers werd gevaren die nagenoeg tegengesteld was aan de algemene vaarrichting, ook aan die van de naderende Endurance. Ondanks herhaalde oproepen door zowel de Endurance als Dover Coastguard via o.a. VHF-kanalen 11 en 16, kwam er geen contact tot stand met de Traveller. De Endurance heeft daarop om 15:08 uur een scherpe koerswijziging naar stuurboord gemaakt om een mogelijke aanvaring met de Traveller te voorkomen. De Traveller behield koers en vaart tot zij de Endurance was gepasseerd. Daarna heeft zij haar koers naar bakboord verlegd. Uiteindelijk kwam er om 15:13 uur contact tot stand tussen de Traveller en Dover Coastguard.

Het Tuchtcollege overwoog het volgende. Vanwege het naderende scheepvaartverkeer in de zuidwestgaande verkeersbaan is het kruisen van die verkeersbaan door de Traveller op een verkeerd moment aangevangen; er ontstond daardoor een direct gevaar voor aanvaring. Er was achter de drie naderende schepen voldoende ruimte om de verkeersbaan onder een zoveel mogelijk rechte hoek te kruisen.

Ook indien betrokkene niet is gekend in het inzetten van de kruisende beweging – hetgeen niet zonder meer aannemelijk is – treft hem het verwijt dat hij niet de geëigende maatregelen heeft genomen om de gemaakte fout te herstellen en het door die fout teweeggebrachte aanvaringsgevaar voldoende af te wenden, bijvoorbeeld door (i) niet de zuidwestgaande verkeersbaan binnen te varen, althans (ii) deze baan ten spoedigste weer te verlaten, althans (iii) daar maximaal op in te zetten. Ook had betrokkene contact moeten zoeken met de Endurance om de bedoelingen van de Traveller duidelijk te maken. In elk geval diende de juiste VHF-kanalen te worden uitgeluisterd. Niet is aannemelijk geworden dat het door betrokkene verleggen van de koers van de Traveller kort na het binnenvaren van de zuidwestgaande verkeersbaan toereikend was om het gevaar voor aanvaring met de Endurance voldoende af te wenden en om twijfel hierover te voorkomen. Betrokkene heeft gehandeld in strijd met de voorschriften 5, 7, 8, 14 en 16 van de Colregs en tevens in strijd met goed zeemanschap.

Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene ernstig verwijtbaar was tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden. Door het gevaar dat door de verkeerd ingezette kruisingsmanoeuvre van de Traveller was ontstaan niet op adequate wijze af te wenden, heeft hij de veiligheid van o.a. de Endurance in gevaar gebracht. Als tuchtmaatregel werd – gelet op diverse omstandigheden – opgelegd een schorsing van de vaarbevoegdheid van twee maanden, geheel voorwaardelijk.

TINA

UITSPRAAK VAN 17 FEBRUARI 2016
NR. 2 VAN 2016
ZAAK 2015.V5

Betrokkene: de eerste stuurman

Op 25 februari 2015 heeft betrokkene met de Tina, die toen onderweg was naar Koege, Denemarken, de zuidgaande verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel Off Texel gekruist met een koers die niet zoveel mogelijk een rechte hoek benaderde ten opzichte van de algemene verkeersbaan van de verkeersstroom van die baan. Van enige noodzaak daartoe is niet gebleken. Hiermee werd afgeweken van de tevoren uitgezette en mede door betrokkene goedgekeurde koers. Niet is aannemelijk geworden dat het niet uitvoerbaar was een koers te houden die een rechte hoek benaderde ten opzichte van de verkeersstroom.

Geconcludeerd werd dat betrokkene had gehandeld in strijd met voorschrift 10 onder c van de Colregs. Dat levert overtreding op van de norm van goed zeemanschap.

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene verwijtbaar was tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als scheepsofficier. De verkeersscheidingsstelsels zijn er voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer. De voorgeschreven vaarwijze dient daarom in acht te worden genomen, ook indien dit naar inschatting van de individuele officier van de wacht niet strikt noodzakelijk is; de naleving van verkeersvoorschriften kan niet afhankelijk worden gesteld van individuele opvattingen van verkeersdeelnemers over de noodzaak daartoe.

Opgelegd werd een geheel voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid van twee weken.

DAGERAAD

UITSPRAAK VAN 1 JUNI 2016
NR. 3 VAN 2016
ZAAK 2015.V9

Betrokkene: de kapitein

Het sportvissersvaartuig Dageraad heeft tijdens de donkere uren van de nacht van 20 op 21 mei 2015 op zee gevaren met zeventien passagiers. De Dageraad beschikte niet over het daarvoor vereiste certificaat. De kapitein is verplicht ervoor te zorgen dat de benodigde certificaten aan boord zijn.

Als er meer dan twaalf passagiers aan boord zijn, vaart een schip als passagiersschip. Een passagiersschip moet in beginsel voldoen aan de eisen van lekstabiliteit, waaraan de Dageraad niet voldeed. Overeenkomstig artikel 40 van de Regeling veiligheid zeeschepen was voor die eisen weliswaar een vrijstelling verleend, doch uitsluitend voor het varen tijdens daglicht.

De regels voor het varen met passagiersschepen zijn – gelet op de toelichting bij en het doel van de Richtlijn 2009/45/EU – gericht op het waarborgen van een passend veiligheidsniveau voor passagiers. Kennelijk gaat het daarbij niet zozeer om het voorkomen van ongevallen, maar veeleer om het beperken van de gevolgen daarvan, met name het voorkomen van het verlies van mensenlevens. Het niet naleven van die regels door de verantwoordelijke kapitein levert tevens op het handelen in strijd met goed zeemanschap.

Het Tuchtcollege achtte het onaannemelijk dat betrokkene, die 30 jaar eigenaar was geweest van de Dageraad, niet precies op de hoogte zou zijn van de regelgeving die van toepassing was op de met de Dageraad uitgeoefende onderneming, de bedrijfsmatige recreatie voor de sportvisserij waarmee als passagiersschip reizen op zee worden gemaakt.

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

Het Tuchtcollege oordeelde dat betrokkene als verantwoordelijk kapitein van de Dageraad de beperkende voorwaarde van het niet met het schip op zee varen als passagiersschip tijdens de donkere uren welbewust had overtreden, naar viel aan te nemen om commerciële redenen. De achtergrond van deze beperkende voorwaarde is dat de gevolgen van een incident met de Dageraad, zoals een aanvaring of een gronding, ernstiger kunnen zijn wanneer zich dat incident voordoet in het donker en zich aan boord (slapende) passagiers bevinden. Zoals aangegeven door de inspecteur, behoren de passagiers tot de meest kwetsbare groep opvarenden, omdat van passagiers – anders dan van bemanningsleden – niet kan worden verwacht dat zij voldoende kennis en ervaring hebben om bij een incident adequaat te reageren.

Ook in deze zaak gold dat de toepasselijkheid en naleving van de regels niet afhankelijk kan worden gesteld van individuele opvattingen van een ervaren kapitein over de noodzaak of redelijkheid daarvan. Hieraan doet niet af dat zich in het verleden met het schip nooit dergelijke incidenten met dergelijke gevolgen hebben voorgedaan.

Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene niet heeft gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden, met name die van de passagiers, in gevaar is gebracht. Na afweging van verschillende omstandigheden kwam het Tuchtcollege tot het opleggen van een schorsing van de vaarbevoegdheid van zes maanden waarvan vier maanden voorwaardelijk.

MARIA GO 20

UITSPRAAK VAN 1 JUNI 2016
NR. 4 VAN 2016
ZAAK 2015.V10

Betrokkene: de schipper

De uitspraak van het Tuchtcollege van 5 maart 2014 (zaak 2013.V2) betrof de aanvaring op 23 september 2012 op de Noordzee van het zeevissersvaartuig Maria GO 20 tegen een gasplatform. Tevoren was de wacht door betrokkene als plaatsvervangend schipper overgedragen aan een matroos die onbevoegd was om dienst te doen als chef van de wacht. De matroos was dusdanig vermoeid dat hij tijdens de wacht in slaap viel, waardoor het schip ongemerkt tegen het platform aanvoer. Het Tuchtcollege had daarvoor aan betrokkene een gedeeltelijk voorwaardelijke schorsing van de vaarbevoegdheid en een geheel voorwaardelijke geldboete opgelegd. De proeftijd voor de voorwaardelijk opgelegde maatregelen liep van 1 mei 2014 tot 1 mei 2016.

Gebleken is dat betrokkene als schipper van de Maria GO 20 zowel op 29 september 2014, als op 9 februari 2015 een verkeersscheidingsstelsel niet heeft gekruist onder een zoveel mogelijk rechte hoek ten opzichte van de algemene richting van de verkeersstroom. Er waren geen omstandigheden die deze wijze van varen rechtvaardigden. Daarmee werd gehandeld in strijd met voorschrift 10c van de Colregs en dit leverde tevens overtreding op van de norm van goed zeemanschap.

De verkeersscheidingsstelsels en de daarop betrekking hebbende voorschriften zijn er voor de veiligheid van de scheepvaart. De voorgeschreven vaarwijze dient daarom in acht te worden genomen, ook indien dit naar inschatting van de individuele schipper of officier van de wacht niet strikt noodzakelijk is. Betrokkene heeft de overtredingen kennelijk welbewust gepleegd.

Gelet op de ernst van de overtredingen en de herhaling ervan zou een schorsing van de vaarbevoegdheid gepast zijn, waaraan niet afdoet dat er geen ongelukken zijn gebeurd of gevaar daarvoor is ontstaan. Gelet op het feit dat betrokkene voor deze overtredingen ook al strafrechtelijk is veroordeeld door de rechtbank, werd voor deze twee nieuwe feiten echter geen tuchtrechtelijke maatregel opgelegd.

Het Tuchtcollege was wel van oordeel dat deze overtredingen, die werden gepleegd tijdens de proeftijd van de bij uitspraak van 5 maart 2014 voorwaardelijk opgelegde maatregelen, reden waren te bepalen dat van die voorwaardelijke maatregelen nu een deel alsnog ten uitvoer zou worden gelegd. Het Tuchtcollege had bij de eerdere uitspraak rekening gehouden met het feit dat betrokkene beterschap had beloofd en met de positie van zijn visserijbedrijf; de voorwaardelijke maatregelen waren bedoeld als 'stok achter de deur' en als prikkel om de naleving van de diverse voorschriften in het vervolg wel serieus te nemen. Betrokkene heeft dat echter niet ter harte genomen. Gezien alle omstandigheden heeft het Tuchtcollege een gedeelte van de bij die eerdere uitspraak voorwaardelijk opgelegde geldboete thans onvoorwaardelijk opgelegd.

CFL PROSPECT

UITSPRAAK VAN 9 NOVEMBER 2016
NR. 5 VAN 2016
ZAAK 2016.V1

Betrokkene: de tweede stuurman

Op 25 januari 2015 is de tanker Monte Rosa in de Oostzee aangevaren tegen het vrachtschip CFL Prospect. De Monte Rosa was als oplopend schip uitwijkplichtig. Door uit te wijken had de Monte Rosa de aanvaring kunnen voorkomen, doch aangenomen moet worden dat de CFL Prospect onopgemerkt is gebleven aan boord van de Monte Rosa.

Hoewel de oorzaak van de aanvaring in de eerste plaats aan boord van de Monte Rosa moet worden gezocht, treft betrokkene, die ten tijde van de aanvaring wachtdoend officier op de CFL Prospect was, het verwijt dat hij onvoldoende heeft gedaan om de aanvaring te voorkomen. De door hem gestelde slechte werking van de ECDIS-monitor vormt geen voldoende excuus, omdat voor een volledige/juiste beoordeling van de situatie niet slechts het raadplegen van de ECDIS-display volstond. Eens te meer nu betrokkene bij aanvang van de wacht was geattendeerd op de aanwezigheid van verscheidene oplopende schepen achter de CFL Prospect, had hij de posities van die schepen nauwlettend in de gaten moeten houden. Daartoe had hij ook de uitkijk moeten instrueren om goed rond zich heen te kijken, dus niet alleen naar het scherm, en daarbij ook de stuurboordzijde mee te nemen. Nu lijkt alleen acht te zijn geslagen op de oploper aan bakboord, de Calypso, waardoor de oploper achter de CFL Prospect, de Monte Rosa, in het geheel niet in beeld is geweest. Daardoor kon het gebeuren dat betrokkene, mogelijk geschrokken van de Calypso, hard stuurboord gaf terwijl de Monte Rosa zich toen op aanvaringskoers aan stuurboordzijde van de CFL Prospect bevond.

Er is geen sprake geweest van het houden van goede uitkijk (voorschriften 2 en 5 van de Colregs en de regels over wachthouden in de STCW-Code). Als gevolg daarvan had betrokkene geen zicht op de oplopende schepen in zijn nabijheid en was hij niet op de hoogte van het totale beeld van de situatie. Daardoor ontnam hij zichzelf de kans om het gevaar voor een aanvaring tijdig te onderkennen en maatregelen te nemen ter voorkoming daarvan. Daarmee heeft hij gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap, waarvan het houden van een goede uitkijk een belangrijk onderdeel is.

Gelet op het ernstige tekortschieten van betrokkene in zijn verantwoordelijkheden enerzijds en de persoonlijke omstandigheden en het feit dat de aanvaringsschade beperkt was tot materiële schade anderzijds, heeft het Tuchtcollege een schorsing van de vaarbevoegdheid van vier maanden opgelegd waarvan twee maanden voorwaardelijk.

SEA GOLF

UITSPRAAK VAN 30 NOVEMBER 2016
NR. 6 VAN 2016
ZAAK 2016.V2

Betrokkene: de werktuigkundige

Op 15 november 2015 lag de zeesleepboot Sea Golf afgemeerd in de haven van Stavanger, Noorwegen. Bij verwerkzaamheden op het achterdek zou een verwarmingsapparaat met ventilator worden gebruikt. Dit apparaat diende normaal gesproken te worden aangesloten op een voeding van 380V. Daarvoor was echter geen geschikt verlengsnoer aan boord.

Betrokkene heeft besloten om de op het apparaat aanwezige 220V-uitgang te gebruiken voor de voeding. Hij heeft daartoe gebruik gemaakt van een door hem zelf gewijzigde 220V-kabel, die aan beide uiteinden was voorzien van een mannelijke stekker met twee pinnen doch zonder bescherming tegen vastpakken.

Betrokkene heeft eerst de ene stekker van deze kabel in het contact van een haspel met een 220V-verlengsnoer gestoken, vervolgens de stekker aan het uiteinde van het verlengsnoer in een 220V-stopcontact in een dekhuis gestoken en daarna aan dek de andere stekker van deze kabel opgepakt. Hij droeg daarbij geen handschoenen. Door de stroom die op deze stekker stond werd betrokkene geëlectrocuteerd. Hij verloor het bewustzijn. Bloedsomloop en ademhaling stopten. Door onmiddellijk kordaat en doeltreffend optreden van de andere opvarenden en doordat betrokkene snel kon worden overgebracht naar een ziekenhuis en daar is behandeld, is het leven van betrokkene gered. Blijkbaar is hij inmiddels goed van het ongeval hersteld.

Hieruit blijkt dat betrokkene uiterst ondoordacht en gevaarzettend heeft gehandeld, ten eerste door te besluiten het verwarmingsapparaat op een oneigenlijke manier te gebruiken door dit te willen laten werken op 220V via een 220V-uitgang, ten tweede door daartoe gebruik te maken van een door hem zelf aangepaste 220V-kabel die aan beide uiteinden was voorzien van een onbeschermd mannelijke stekker met twee pinnen, ten derde door de aansluiting op zo'n manier tot stand te brengen dat stroom kwam te staan op de onbeschermd, op het dek liggende mannelijke stekker en ten vierde door deze stekker zonder bescherming van veiligheidshandschoenen op te pakken, op een zodanige wijze dat hij zelf werd geëlectrocuteerd.

Betrokkene heeft aldus niet alleen zichzelf maar ook de andere opvarenden ernstig in gevaar gebracht. De andere opvarenden werden immers in de situatie gebracht dat zij – al dan niet bij het bieden van hulp – eveneens direct gevaar liepen te worden geëlectrocuteerd. De gedragingen van betrokkene zijn in strijd met goed zeemanschap. Een tuchtmaatregel zou daarvoor zeker op zijn plaats zijn. In de omstandigheid dat betrokkene door het ongeval zelf levensbedreigend is getroffen, gevoegd bij het feit dat betrokkene ervan heeft blijk gegeven het onverantwoorde en gevaarzettende van zijn handelwijze in te zien en heeft aangegeven dergelijk gedrag in de toekomst niet te zullen herhalen, zag het Tuchtcollege evenwel aanleiding een tuchtmaatregel hier achterwege te laten.

Het Tuchtcollege sloot zich aan bij de wens van de inspecteur dat publicatie van deze uitspraak er mede toe zal leiden dat zeevarenden zich er terdege van bewust zijn welke gevaren met mogelijk noodlottige afloop het onachtzaam en onverantwoord omgaan met elektriciteit aan boord met zich meebrengt.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2016

VOORZITTER

A.N. van Zelm van Eldik
Oud-vicepresident rechtbank Rotterdam

P.J. Lensen
Hoofdwerktuigkundige

PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS

J.M. van der Klooster
Senior raadsheer gerechtshof Den Haag

R.A. Oppelaar
Kapitein

R.E. Roozendaal
Kapitein

P.C. Santema
Senior rechter A rechtbank Rotterdam

C.R. Tromp
Kapitein

J.M. Bais
Schipper ter zeevisserij

LEDEN

E.R. Ballieux
Kapitein

A. Dekker
Schipper ter zeevisserij

R.J. Gutteling
Oud-kapitein

H. Romkes
Schipper ter zeevisserij

E.R. IJssel de Schepper
Kapitein

W. Toering
Schipper ter zeevisserij

H. van der Laan
Kapitein



PLAATSVERVANGENDE LEDEN

J. Berghuis
Kapitein

S.M. den Heijer
Oud-scheepswerktuigkundige

T.W. Kanders
Scheepsofficier

O.F.C. Magel
Kapitein

D. Roest
Kapitein

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier

J. van Vuuren
Kapitein

D. Willet
Hoofdwerktuigkundige

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

J.L. Schot
Schipper ter zeevisserij

P.L. van Slooten
Schipper ter zeevisserij

J.W.T.C. de Vreugd
*Hoofdwerktuigkundige ter zeevisserij
(diepzeevisserij)*

A.J. de Heer
Oud-Reder

C.J.M. Schot
Reder

E.C. Holman
In augustus 2016 overleden
Waterbouwkundige

J. Preesman
Oud-Waterbouwkundige

T.S. de Groot
Registerloods

R.J.N. de Haan
Registerloods

T. Hamburger
Hydrograaf

N.P. Kortenoeven
Hydrograaf

SECRETARIS

E.H.G. Kleingeld

PLV. SECRETARIS

D.P.M. Bos

