

TUCHTCOLLEGE  
VOOR DE  
SCHEEPVAART

# JAAERVERSLAG 2020



## TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART

Damrak 387, 1012 zj Amsterdam

Telefoonnummer : 020 – 622 04 77

E-mailadres : [secretariaat@tuchtcollegevoordescheepvaart.nl](mailto:secretariaat@tuchtcollegevoordescheepvaart.nl)

Website NL : [www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl](http://www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl)

Website ENG : [www.mdcn.nl](http://www.mdcn.nl)

**TUCHTCOLLEGE  
VOOR DE  
SCHEEPVAART**



# JAAERVERSLAG 2020

# INHOUD

Algemeen	5
Nieuwe zaken en afgehandelde zaken	6
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2020	7
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2020	18



# ALGEMEEN

Er zal geen enkele organisatie zijn die in het jaarverslag over 2020 geen melding maakt van de woorden corona en/of COVID-19. Het Tuchtcollege voor de Scheepvaart vormt daarop geen uitzondering. De wereldwijde pandemie zorgde er in de eerste plaats voor dat onze jubileumbijeenkomst in maart 2020 geen doorgang kon vinden. In de tweede plaats waren de eerste zittingen pas mogelijk in het najaar toen de eerste lockdown achter de rug was en we een veiligheidsprotocol hadden opgesteld. In de laatste maanden van het jaar is het ons toch nog gelukt om 7 zaken te behandelen, waarvan 4 door een groot college. Gebruik makend van de in de Tweede Verzamelspoedwet COVID-19 gegeven mogelijkheid hebben de zittingen in de twee laatste zaken op 18 december 2020 online plaatsgevonden.

De uitspraken daarvan zult u in het jaarverslag van volgend jaar aantreffen.

Verderop in dit jaarverslag zijn samenvattingen opgenomen van de eerste vijf zaken. Deze samenvattingen geven slechts een impressie van de behandelde zaken. U zult zien dat thans in bijna alle zaken meerdere aanbevelingen voor de praktijk zijn opgenomen!

Op [www.tuchtcollegevoordescschipvaart.nl](http://www.tuchtcollegevoordescschipvaart.nl) is de volledige tekst van de uitspraken in het Nederlands te vinden en op [www.mdcn.nl](http://www.mdcn.nl) in de Engelse taal.

Door ILT werden in 2020 12 nieuwe verzoekschriften ingediend.

In het verslagjaar vonden diverse wijzigingen plaats op personeel gebied.

Diederik Bos, die vanaf het begin werkzaam was als onze vaste plaatsvervangend secretaris, werd opgevolgd door twee nieuwe collega's: Kiki Bouchla en Noortje Dooting. Verder zijn Toine Barten (hydrograaf) en Jack Spaan (waterbouwkundige) benoemd ter vervanging van Theo Hamburger respectievelijk Jan Preesman.

Er is (online) overleg gevoerd met de directie Maritieme Zaken, afdeling Zeevaart, van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, met de Inspectie Leefomgeving en Transport, domein Scheepvaart van dat ministerie en met het Functioneel Parket.

Amsterdam, 28 februari 2021



Peter Santema (voorzitter)

# NIEUWE ZAKEN EN AFGEHANDELTE ZAKEN

Jaar	Verzoeken van de minister	Klachten	Voor- onderzoeken	Aantal zaken afgedaan bij voorzitters- beschikking	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
2017	10	0	0	0	12
2018	13	0	0	0	12
2019	3	0	1	0	7
2020	12	0	0	0	5
Totaal	90	1	8	2	78

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

# UITSPRAKEN VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2020

In alle zaken handelde het om de vraag of er sprake was van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die de betrokkene als een goed zeeman in acht behoorde te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer in de zin van artikel 55a van de Wet zeevarenden.

# ALANA EVITA

UITSPRAAK VAN 20 NOVEMBER 2020  
NR. 1 VAN 2020  
ZAAK 2019.V1-ALANA EVITA

*Betrokkene: de kapitein*

In de nacht van woensdag 20 maart op donderdag 21 maart 2019 vond een incident plaats, waarbij een deel van de bemanning van het Nederlandse vrachtschip Alana Evita het schip heeft verlaten met de reddingsboot/MOB-boot en naar de vaste wal is gegaan (Barry-UK). Bij een poging terug te keren naar het schip zijn zij verdwaald en uiteindelijk gevonden na een SAR-operatie van de Britse kustwacht.

De Inspecteur verweet betrokkene:

- ervoor gekozen te hebben het schip te verlaten, samen met o.a. de eerste stuurman. Daardoor bleef het schip onbemand achter en zonder officier van de wacht;
- dat van de achtergebleven bemanning op de Alana Evita alleen de AB op de brug op de hoogte was gesteld van het daadwerkelijke vertrek;
- dat hij er niet voor gezorgd had dat aan de voorwaarden werd voldaan voor het op de brug houden van een veilige ankerwacht;
- dat hij geen goede voorbereiding gepleegd had ten aanzien van de tocht naar Barry en vv en de weersvoorspelling niet was geraadpleegd;
- dat hij geprobeerd heeft om in het donker, in de mist, zonder navigatiemiddelen met de MOB-boot terug te varen naar de Alana Evita. Daarbij heeft hij de overige bemanningsleden in gevaar gebracht.

Betrokkene erkende de feiten en de bezwaren en voelde zich daar verantwoordelijk voor. Na het bestuderen van het verzoekschrift en het verhoor van de betrokkene achtte ook het Tuchtcollege de hierboven genoemde verwijten van de Inspecteur gegrond. Het Tuchtcollege stelde dat de kapitein had verzaakt ervoor te zorgen dat op zijn schip een veilige ankerwacht werd gehouden. Daar kwam bij dat hijzelf maar ook de eerste stuurman gedurende vele uren niet voor de op de brug staande matroos bereikbaar waren.

Het zwaarst werd betrokkene aangerekend dat de tocht met de MOB-boot naar de vaste wal door hem en de eerste stuurman niet waren voorbereid waardoor zij zichzelf en de derde opvarende in gevaar hadden gebracht. Behalve op het weer hadden zij zich ook verkeken op de stroom, de afstand naar de wal en het gewicht van de boot, zodat zij te weinig brandstof hadden meegenomen. Omdat zij bovendien niet voorzien waren van adequate navigatiemiddelen waren zij verdwaald en hadden de autoriteiten zich daardoor genoodzaakt gevoeld een reddingsoperatie uit te voeren.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een ontzegging van de vaarbevoegdheid gedurende 8 weken op zijn plaats. Omdat betrokkene als gevolg van dit incident is ontslagen is en hij als jonge kapitein zijn les leek te hebben geleerd werd hiervan een gedeelte van 4 weken voorwaardelijk opgelegd.



### Aanbevelingen voor de praktijk:

Bij gebruik van een reddingsboot/MOB-boot dient men er op bedacht te zijn dat de boot conform SOLAS is uitgerust met kompas, reddingsvesten, radarreflector, zaklantaarn, medicijntrommel, hoosvat etc.

In de praktijk wordt deze inventaris vaak buiten de open MOB-boot bewaard ter bescherming tegen weersinvloeden. Deze inventaris dient echter bij elk gebruik wèl meegenomen te worden.

# ALANA EVITA

UITSPRAAK VAN 20 NOVEMBER 2020  
NR. 2 VAN 2020  
ZAAK 2019.V2- ALANA EVITA

*Betrokkene: eerste stuurman*

Casus: zie hierboven.

De Inspecteur verweet betrokkene:

- dat hij ervoor gekozen had om met de kapitein mee te gaan naar de vaste wal en de Alana Evita te verlaten. Daardoor bleef het schip onderbemand achter en zonder officier van de wacht;
- dat van de achtergebleven bemanning op de Alana Evita alleen de AB op de brug op de hoogte was gesteld van het daadwerkelijke vertrek;
- dat hij geen goede voorbereiding had gedaan ten aanzien van de tocht naar Barry en vv. De weersvoorspelling was niet geraadpleegd;
- dat hij zijn telefoon achtergelaten had aan boord van de Alana Evita, waardoor hij onbereikbaar was voor de achtergebleven bemanning.

Van de betrokkene is geen reactie ontvangen op de oproep voor de zitting en hij is niet ter zitting verschenen. Na het bestuderen van het verzoekschrift en bijbehorende stukken achtte het Tuchtcollege de hierboven genoemde verwijten van de Inspecteur gegronnd en overwoog het verder dat – hoewel de kapitein verantwoordelijk was voor het op de brug houden van een veilige ankerwacht – in dit geval gesteld noch gebleken was dat de eerste stuurman de kapitein op diens verplichting had gewezen.

Het zwaarst werd betrokkene aangerekend dat de tocht met de MOB-boot naar de vaste wal door hem en de kapitein niet waren voorbereid waardoor zij zichzelf en de derde opvarende in gevaar hebben gebracht. Hoewel het op zichzelf juist was dat betrokkene zijn telefoon niet had meegenomen en dat hij daardoor minder bereikbaar was, ging het het Tuchtcollege te ver om te oordelen dat hij ook daardoor in strijd met goede zeemanschap had gehandeld. Voor het navigeren en communiceren zijn namelijk andere instrumenten aangewezen dan het gebruik van een privé-telefoon.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een ontzegging van de vaarbevoegdheid gedurende 4 weken, waarvan 2 weken voorwaardelijk, op zijn plaats.

**Aanbevelingen voor de praktijk:**

Zie hiervoor bij zaak 2019.V1-ALANA EVITA.

# VLISTDIEP

UITSPRAAK VAN 20 NOVEMBER 2020  
NR. 3 VAN 2020  
ZAAK 2020.V2-VLISTDIEP

*Betrokkene: de kapitein*

Op 9 mei 2019 heeft het Nederlands gevlagde vrachtschip Vlistdiep bij het verlaten van de haven van Georgetown in Guyana, een aanvaring gehad met het voor anker liggende schip Copenhagen, dat de vlag van Antigua Barbuda voert.

De inspecteur verweet betrokkene:

- A: dat hij de vertrekplannen had gemaakt. Ondanks dat de boegschroef buiten werking was heeft dit zijn vertrekplannen niet beïnvloed;
- B: dat hij, onder druk van de agent, op stel en sprong was vertrokken. Omdat het schip zo snel moest vertrekken was het niet mogelijk om gebruik te maken van één of meerdere sleepboten;
- C: dat hij bij vertrek de leiding over het schip uit handen had gegeven aan de (senior) loods.

Desgevraagd heeft de Inspecteur ter zitting verduidelijkt dat het eerste en tweede bezwaar in combinatie met elkaar moeten worden gezien, te weten een niet werkende boegschroef en de tijdsdruk waardoor overhaast is vertrokken, terwijl er weinig ruimte was om te manoeuvreren. Het derde bezwaar moet zo worden geïnterpreteerd, dat zij de kapitein verwijt dat hij de leiding had overgedragen aan de (senior) loods en dat zij de kapitein niet rechtstreeks een verwijt maakt over de wijze van manoeuvreren die tot de aanvaring heeft geleid.

De betrokkene heeft medegedeeld geen protest in te dienen en niet ter zitting te verschijnen. Tegen hem is verstek verleend. Het Tuchtcollege overwoog dat het op zichzelf niet onzeemenschappelijk is om met een kapotte boegschroef en zonder sleepboten te vertrekken. Ook zonder druk van buitenaf hoeft dat niet onverantwoord te zijn. Onder omstandigheden (stroming, wind, nabijheid andere schepen etc.) kan dit wel het geval zijn maar andere omstandigheden zijn door de Inspecteur niet concreet genoeg in haar bezwaren tegen betrokkene omschreven, aldus het Tuchtcollege.

Wel gegrond achtte het Tuchtcollege het dat de kapitein bij vertrek de leiding – in de zin van de eindverantwoordelijkheid – over het schip uit handen had gegeven. Niet alleen blijft de kapitein in de zin van de wet eindverantwoordelijk voor de navigatie; hij dient ook in de praktijk in de gaten te houden of het manoeuvreren zonder gevaar verloopt. In dit geval bediende hij de voortstuwing en is niet gebleken dat hij zelf voldoende overzicht over de veiligheid van de manoeuvre had. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een ontzegging van de vaarbevoegdheid gedurende 1 week op zijn plaats.

### Aanbevelingen voor de praktijk:

Vanwege zijn of haar kennis van de situatie ter plaatse adviseert de loods de kapitein over de wijze van navigeren. In veel havens is het gebruikelijk dat de loods dan ook de commando's geeft. De kapitein blijft echter eindverantwoordelijk en dient dat ook waar te maken door goed overzicht over het manoeuvreren te houden zodat hij onmiddellijk kan ingrijpen als dat nodig is.

# DINTELSTROOM

UITSPRAAK VAN 20 NOVEMBER 2020  
NR. 4 VAN 2020  
ZAAK 2019.V3-DINTELSTROOM

*Betrokkene: de kapitein*

Op maandag 17 september 2018 vond een arbeidsongeval plaats, waarbij de eerste stuurman van de Nederlandse sleepboot Dintelstroom ernstig gewond raakte. Tijdens het opspoelen van een nieuwe sleepdraad is deze sleepdraad plotseling over de towing pin 'gewipt' en heeft daarbij de eerste stuurman geraakt. Hierbij liep hij ernstige verwondingen op (o.a. knie uit de kom, geperforeerde long en gebroken ribben).

Volgens de Inspecteur:

- had betrokkene ervoor gekozen om geen toolbox meeting te houden, voorafgaand aan de werkzaamheden;
- had betrokkene ervoor gekozen om het schip met behulp van de auto-pilot te besturen, terwijl hij wist dat het gyrokompas een afwijking had;
- had betrokkene, ondanks dat de sleepdraad al voor driekwart was opgespoeld, nog geen voorbereidingen getroffen om over te schakelen op handmatig sturen, terwijl hij van tevoren had gedacht de laatste 200 à 300m (ruim een kwart van de draad) handmatig te moeten sturen;
- was betrokkene pas toen de auto-pilot in alarm ging, overgeschakeld op handmatig sturen, maar hierbij had hij zich er niet van vergewist wat de ingestelde roerhoek bij handmatige bediening was;
- had betrokkene geen duidelijke afspraken gemaakt over wie de leiding had over de werkzaamheden op het achterdek;
- had de betrokkene door bovenstaande de overige bemanning in gevaar gebracht en is de eerste stuurman ernstig gewond geraakt.

Gelet op de door de raadsman van betrokkene gevoerde (formele) verweren overwoog het Tuchtcollege dat de Dintelstroom voer onder Nederlandse vlag in buitenlandse wateren en daarmee viel onder het bereik van de Wet Zeevarenden en de daarin opgenomen norm van goed zeemanschap. Op grond van de inhoud van de stukken en de verklaringen van betrokkene ter zitting nam het Tuchtcollege het verwijt van de Inspecteur over dat de betrokkene voorafgaand aan het opspoelen geen toolbox meeting met bijbehorende risico analyse gehouden had, hoewel daartoe gezien de risicovolle aard van de werkzaamheden wel een noodzaak voor bestond. Betrokkene had er verder voor gekozen het opspoelen voor het eerst met behulp van de auto-pilot uit te voeren maar had deze methode onvoldoende voorbereid en onvoldoende met de bemanning doorgesproken. Betrokkene had bovendien geen duidelijke afspraken gemaakt over wie de leiding en het toezicht had over de werkzaamheden op het achterdek. De ervaring van de bemanning deed niet af aan het belang van dergelijke afspraken. Toen de auto-pilot in alarm ging heeft betrokkene daar niet adequaat op gereageerd door meteen en zonder daarover te communiceren met de bemanning over te schakelen op handmatige besturing teneinde het alarmgeluid zo snel mogelijk te stoppen. Betrokkene heeft hierdoor de overige bemanning in gevaar gebracht en de eerste stuurman

is hierdoor ernstig gewond geraakt. De eerste stuurman kan niet meer terugkeren naar zijn oude werkzaamheden.

Het Tuchtcollege was van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn verantwoordelijkheden als kapitein met een ongeval als gevolg. Betrokkene heeft bij het opspoelen van de sleepdraad niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van de opvarenden in gevaar is gebracht.

In de omstandigheden dat betrokkene zich verantwoordelijk voelde voor het ongeval en lering heeft getrokken uit het voorval zag het Tuchtcollege aanleiding de maatregel gedeeltelijk voorwaardelijk op te leggen; het Tuchtcollege legde betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 8 weken, waarvan 4 weken voorwaardelijk.

#### Aanbevelingen voor de praktijk:

- Risicovolle activiteiten zoals het opspoelen van een nieuwe sleepdraad worden altijd onderworpen aan een Job Safety Analysis, gevolgd door een Risk Assessment, een eventuele Last Minute Risk Assessment en een Toolbox talk. Onderwerpen die hierbij aan de orde komen zijn: de leiding (algeheel en ter plekke), taakverdeling, communicatie, visueel contact, no-go area's en afspraken over wanneer een operatie wordt stopgezet. Tijdens activiteiten met (sleep)draden onder spanning dienen van tevoren de snap-back zones te zijn gedefinieerd.
- Wanneer een alarm optreedt, wordt eerst de gevaarstelling geneutraliseerd en wordt daarna het alarm bekeken en wordt met de bemanning gecommuniceerd.
- Bij risicovolle activiteiten zoals het opspoelen van een sleepdraad dient te allen tijde visueel contact te worden gehouden vanaf de brug met de bemanningsleden aan dek. Zicht belemmerende objecten dienen zoveel mogelijk verwijderd of weggedraaid te worden. Resterende blinde hoeken die het werk op de brug bemoeilijken, worden met behulp van camera's opgelost.
- De leidinggevende persoon aan dek dient het algehele overzicht aan dek te houden en te communiceren met de brug.
- Bij eenmansbediening op de brug wordt de winch bij het opspoelen bij voorkeur aan dek bediend zodat de kapitein zich op het manoeuvreren kan richten.

# JYDEN

## UITSPRAAK VAN 21 DECEMBER 2020 NR. 5 VAN 2020 ZAAK 2020.V5-JYDEN

*Betrokkene: de kapitein*

Het verzoek van de Inspecteur had betrekking op een aanvaring tussen het Nederlandse m.s. Jyden en het onder vlag van Antigua en Barbuda varende m.s. Celina. De aanvaring vond plaats op vrijdag 22 maart 2019 in dichte mist in de aanloop van IJmuiden, voor de monding van de pieren. Aan boord van de Jyden bevonden zich twaalf passagiers en daarnaast de betrokkene als kapitein, zijn zoon en een hulp. Door de aanvaring raakten beide schepen beschadigd en ontstonden aan boord van de Jyden problemen met het manoeuvreren. Er hebben zich geen persoonlijke ongelukken voorgedaan.

De inspecteur verweet betrokkene de navolgende elementen:

1. Betrokkene had er bewust voor gekozen om bij diverse instanties zijn schip aan te melden als pleziervaarttuig, dan wel voor recreatief gebruik, ondanks dat hij van plan was om zijn schip bedrijfsmatig te exploiteren.
2. Betrokkene had er bewust voor gekozen om zonder geldig vaarbevoegdheids-bewijs uit te varen met betalende passagiers.
3. Betrokkene had ervoor gekozen om het schip bedrijfsmatig te gebruiken zonder de juiste scheepspapieren, te weten een nationaal veiligheidscertificaat en een bemanningscertificaat.
4. Betrokkene had ervoor gekozen om een 'hulp' aan boord te nemen, zonder enige scheepvaart-diploma's.
5. Betrokkene had geen uitvoering gegeven aan het 'krap om de zuidpier draaien' ondanks dat hij dit communiceerde met de radarpost.
6. Betrokkene had in de kleine tien seconden vóór de aanvaring geen constante snelheid gevaren en was zelfs tien keer significant van koers veranderd. Door dit gedrag had hij juist zelf een aanvaringssituatie gecreëerd.
7. Hierdoor had betrokkene zichzelf, zijn zoon, zijn hulp, twaalf passagiers en de Celina ernstig in gevaar gebracht.
8. Bovendien hadden zowel de Jyden als de Celina hierdoor materiële schade opgelopen.
9. Betrokkene had de aanvaring niet gemeld bij de ILT;
10. Betrokkene had er in de periode na de aanvaring bewust voor gekozen om bedrijfsmatige activiteiten te blijven aanbieden, ondanks dat hij ervan op de hoogte was dat hij hiervoor niet in het bezit was van de juiste papieren. Tevens was de Jyden niet in een zeewaardige toestand.

Het Tuchtcollege oordeelde – samengevat – dat betrokkene zich onvoldoende bewust was van de positie van de Jyden en dat hij, door op ruime afstand van de zuidpier te geraken, juist een aanvaringssituatie heeft doen ontstaan. Door dat doen en laten heeft hij de levens van de opvarenden van de Jyden in gevaar gebracht. Kwalijk was bovendien dat betrokkene zijn verantwoordelijkheid hiervoor ontkende en beschuldigend naar anderen, de verkeerspost en de Celina, wees. Betrokkene was immers te allen tijde in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor zijn vaargedrag, ook in

dichte mist en bij sterke stroom. Daar kwam bij dat de verkeerspost hem meermalen had geattendeerd op het andere scheepvaartverkeer en hem een aanwijzing had gegeven om zo goed mogelijk de zuidpier aan te houden, wat overigens ook het kenbaar gemaakte voornemen van betrokkene was. Betrokkene had vervolgens niet op enig moment aan de verkeerspost te kennen gegeven dat hij afzag van dat voornemen/er niet in slaagde uitvoering aan te geven. Evenmin had hij daarvoor aandacht gevraagd bij het andere scheepvaartverkeer, andere signalen afgegeven, of tijdig hulp ingeroepen.

Het Tuchtcollege oordeelde verder dat de Jyden voldeed aan de regels voor het voeren van de Nederlandse vlag en dat voldoende aannemelijk was dat op 22 maart 2019 met het schip bedrijfsmatige activiteiten werden ontplooid. De Inspecteur heeft zich dan ook terecht op het standpunt gesteld dat betrokkene diende te beschikken over een geldig (koopvaardij/visserij) vaarbevoegdheidsbewijs en de vereiste andere scheepspapieren. Daarvan was hier geen sprake. Eveneens was juist dat op betrokkene een – door hem niet nagekomen – verplichting rustte om de aanvaring bij de ILT te melden.

De aan betrokkene verweten gedragingen, werden door het Tuchtcollege bewezen geacht. Dat betrokkene zich in de periode na de aanvaring niet had gehouden aan de afspraak om de Jyden niet meer aan te bieden voor de zeevissport, was laakbaar en getuigde van een niet serieuze houding, waartegen terecht is opgetreden, maar leverde geen aanvullend tuchtrechtelijk verwijt op.

Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor in het bijzonder de veiligheid van de passagiers en andere opvarenden van de Jyden ernstig in gevaar is gebracht. Gezien de ernst van de gebleken gedragingen achtte het Tuchtcollege een geheel onvoorwaardelijke geldboete van € 2.500 op zijn plaats en daarnaast een voorwaardelijke ontzegging van de vaarbevoegdheid voor de duur van 6 maanden.

Door betrokkene is tegen deze uitspraak hoger beroep aangetekend.





# SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2020

## VOORZITTER

P.C. Santema  
*Senior rechter A rechtbank Rotterdam*

## PLAATSVERVANGENDE VOORZITTERS

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

W. van der Velde  
*Lector Maritime Law aan het Maritiem Instituut  
Willem Barentsz*

## LEDEN

E.R. Ballieux  
*Kapitein*

E.R. Ijssel de Schepper  
*Kapitein*

C. Kuiken  
*Scheepsofficier*

H. van der Laan  
*Kapitein*

R.A. Oppelaar  
*Kapitein*

R.E. Roozendaal  
*Kapitein*

C.R. Tromp  
*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)*

## PLAATSVERVANGENDE LEDEN

A. Aalewijnse  
*Hoofdwerktuigkundige*

W.A. Barten (lid per 1 september 2020)  
*Hydrograaf*

J. Berghuis  
*Kapitein*

G. Jansen  
*Hoofdwerktuigkundige*

T.W. Kanders  
*Scheepsofficier*

O.F.C. Magel  
*Kapitein*

D. Roest  
*Kapitein*

P.H.G. Schonenberg  
*Scheepsofficier*

J.J. Spaan (lid per 1 september 2020)  
*Waterbouwkundige*

J. van Vuuren  
*Kapitein*

J.K.J. Bout  
*Schipper ter zeevisserij*

H. Hakvoort  
*Schipper ter zeevisserij*

H.J. Ijpma  
*Schipper ter zeevisserij*

H. Schaap  
*Oud-Schipper ter zeevisserij*

T.S. de Groot  
*Registerloods*

R.J.N. de Haan  
*Registerloods*

T. Hamburger (lid tot 1 september 2020)  
*Hydrograaf*

A.J. de Heer  
*Oud-Reder*

N.P. Kortenoeven-Klasen  
*Hydrograaf*

J. Preesman (lid tot 1 september 2020)  
*Oud-Waterbouwkundige*

C.J.M. Schot  
*Reder*

E. E. Zijlstra  
*Waterbouwkundige*

## SECRETARIS

E.H.G. Kleingeld

## PLV. SECRETARIS

D.P.M. Bos (tot 1 september 2020)

V. Bouchla (per 1 september 2020)

E.M. Dooting (per 1 september 2020)

