TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAARVERSLAG 2024

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

TUCHTCOLLEGE
VOOR DE
SCHEEPVAART

JAARVERSLAG 2024

INHOUD

Algemeen	5
Nieuwe zaken en afgehandelde zaken	6
Uitspraken van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2024	7
Samenstelling Tuchtcollege voor de Scheepvaart in 2024	32

ALGEMEEN

In 2024 werd afgetrapt met de behandeling van de Reggeborg-zaak. Behalve de kapitein moesten maar liefst 4 officieren zich voor een groot college verantwoorden voor hun betrokkenheid bij een ongeval tijdens een aan boord georganiseerde barbecue. Later in het jaar werden nog 7 zaken behandeld door telkens een klein college. In vier gevallen ging het om een (lichte) aanvaring. Steeds vaker kiest het Tuchtcollege ervoor om bij buitenlandse betrokkenen een geldboete op te leggen.

Verderop in dit jaarverslag zijn samenvattingen opgenomen van de afgehandelde zaken.
Deze samenvattingen geven slechts een impressie van de behandelde zaken.
Op www.tuchtcollegevoordescheepvaart.nl is de volledige tekst te vinden van de uitspraken in het Nederlands en op www.mdcn.nl in het Engels.

Sinds het begin van dit jaar kunnen de leden inloggen op een interne website van het Tuchtcollege. Daar kunnen zij onder meer handleidingen en presentaties van trainingen vinden evenals nieuwsberichten, columns en interviews.

Naar aanleiding van het vorige jaarverslag werd ik geïnterviewd door Schuttevaer. Later in het jaar - toen we een advertentie voor nieuwe (plaatsvervangende) leden hadden geplaatst - was het de beurt aan Kiki Bouchla en Ellis Doeven.

De voorzitters en secretarissen werden in april door het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling bijgeschoold op het gebied van onder meer de ECDIS.

Zeer geslaagd en leerzaam was onze ledendag die in juni bij Marin in Wageningen werd gehouden.

Er werd meermalen overleg gevoerd met de directie Maritieme Zaken, afdeling Zeevaart, van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en met ILT. Naar aanleiding van een concrete zaak vond overleg plaats met Nautilus International.

Op het personele vlak is Fanny Pietersma-Smit Karin de Ridder opgevolgd als plaatsvervangend secretaris. Ellis Doeven werd tijdelijk geassisteerd door Patricia Strik.

Amsterdam, mei 2025

Peter Santema (voorzitter)

NIEUWE ZAKEN EN AFGEHANDELDE 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
2021	5	1	1	0	14
2022	12	0	0	0	7
2023	14	0	0	0	14
2024	6	0	0	0	12
Totaal	127	2	9	2	125

*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 2024

In alle zaken ging het om de vraag of er sprake was van enig handelen of nalaten in strijd met de zorg die de betreffende kapitein of scheepsofficier 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.

REGGEBORG

UITSPRAKEN VAN 22 MAART 2024
NRS. 1 T/M 5 VAN 2024
ZAKEN 2023.V2 T/M V6-REGGEBORG

Betrokkenen: kapitein, eerste-, tweede- en derde stuurman en tweede WTK

Deze zaken gingen over een ongeval dat had plaatsgevonden op 25 december 2022 aan boord van het Nederlandse vrachtschip Reggeborg, dat ten anker lag op een rede ten oosten van Bethany Beach, Delaware, Verenigde Staten.
Op kerstavond, 24 december 2022, hadden de kapitein, de eerste stuurman, de tweede WTK en de bootsman in de messroom besproken waar de volgende dag volgens de Filipijnse kersttraditie het roosteren van een speenvarken op een barbecue zou plaatsvinden. Vanwege de slechte weersvoorspellingen, stelde de kapitein voor om de barbecue niet aan dek te houden, maar in de lashing store aan stuurboord op het upper tween deck, waar de barbecue het jaar daarvoor met kerst ook was gehouden. Er was geen risk assessment gehouden.
De volgende ochtend, 25 december 2022, werd de barbecue aangestoken en om 10:00 uur werd het speenvarken op de barbecue gelegd. De ruimventilatie stond uit en de ventilatiekleppen waren gesloten. Er stond wel een deur open, namelijk de toegangsdeur vanaf het raised quarter deck en

mogelijk ook de toegangsdeur naar ruim twee. Vanaf de ingang op het raised quarter deck gaf een verticale ladder van zo'n zes meter hoog toegang tot het upper tween deck. Bij de barbecue stond een emmer water. De tweede WTK (en de bootsman) was steeds aanwezig bij de barbecue. De eerste stuurman kwam tussen 9:40 en 9:50 uur even kijken en de tweede stuurman kwam er om 10:45 uur bij. De derde stuurman was er tussen 10:00 en 10:15 uur en vanaf 10:35 uur. Om 11:05 uur raakte de OS onwel. De tweede en derde stuurman hebben daarop de lashing store verlaten om een stretcher te halen en de kapitein te waarschuwen. De tweede stuurman ging met de stretcher de lashing store weer in. Om 11:10 uur werd de tweede WTK onwel en om 11:15 uur AB2. Om 11:15 uur kwamen de kapitein en de eerste en derde stuurman de lashing store binnen. De tweede stuurman verliet de lashing store om een hijsharnas op te halen en bleef verder aan dek. De derde stuurman verliet de lashing store om dekens te halen en bleef ook aan dek. Om 11:15 uur doofde de eerste stuurman de barbecue met de emmer water. Inmiddels was een portable fan aan het draaien in de lashing store. De ventilatiekleppen op het boat deck en tussen ruim een en twee werden geopend en de HWTK startte de ruimventilatie. Om 11:17 uur werd de tweede WTK, om 11:20 uur de OS en om 11:25 AB2 met een hijsharnas uit de lashing store gehaald. De kapitein en de eerste stuurman assisteerden daarbij vanuit de lashing store. Bovenaan de ladder assisteerden de HWTK, en de tweede en derde stuurman. Om 11:30 uur verliet de kapitein de lashing store en om 11:40 uur de eerste stuurman. Om 11:40 uur kreeg de bootsman ook klachten en om 12:00 uur de derde stuurman ook.
De vijf bemanningsleden zijn met een boot van de US Coastguard van boord gehaald, voorzien van zuurstof, overgezet op een brandweerboot en naar de wal gebracht. Er vloog een helikopter van de US Coastguard boven het schip. Aan wal hebben de bemanningsleden op advies van de door de kapitein gecontacteerde arts van de Radio Medische Dienst, een paar uur in een ziekenhuis doorgebracht voor medische beoordeling, behandeling en monitoring. Rond middernacht dezelfde dag, waren zij weer terug aan boord.

DE KAPITEIN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de kapitein bestond uit de volgende elementen:
1. Hij had voorgesteld om de barbecue in een besloten ruimte te houden.
2. Hij had geen risk assessment gedaan met betrekking tot de barbecue in de besloten ruimte.
3. Hij had besloten ruimte niet laten ventileren tijdens de barbecue.
4. Hij had tijdens de barbecue in de besloten ruimte niet de atmosfeer laten meten (koolmonoxide).
5. Mede vanwege de bovenstaande bezwaren waren vijf bemanningsleden onwel geworden door koolmonoxidevergiftiging.
6. Hij was zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte ingegaan waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.
7. Hij had toegestaan dat de eerste, tweede en derde stuurman ook zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte ingingen waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.
8. Vanwege de laatste twee bezwaren had hij zichzelf en alle stuurlieden aan koolmonoxidevergiftiging blootgesteld terwijl hij wist dat er al iemand onwel was geworden in een niet geventileerde besloten ruimte waar een barbecue brandde.

De eis van de inspecteur was om de kapitein een onvoorwaardelijke geldboete van € 2.000,00 op te leggen.

De kapitein betwistte dat hij de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht had genomen. Hij voerde daartoe het volgende aan.
Hij had onder druk van de bemanning toestemming gegeven voor de barbecue. Vanwege het weer had hij voorgesteld dat de barbecue zou plaatsvinden in de lashing store. De lashing store was door Wagenborg weliswaar aangewezen als besloten ruimte, maar de betreffende regelgeving zag primair op de mogelijke aanwezigheid/binnendringen van eventuele gassen vanuit de lading van ruim twee. De deur naar ruim twee stond echter open en ruim twee was leeg. Er was dan ook formeel geen sprake van een "high risk job" in de zin van het SOM. Een risk assessment had moeten worden uitgevoerd door de eerste stuurman, die dat kennelijk niet had gedaan. De kapitein ging ervan uit dat de luiken zouden worden opengezet en dat er naast een brandblusser (die aanwezig was), ook gebruik zou worden gemaakt van een koolmonoxidemelder. Volgens hem was het fout gegaan, omdat de ventilatiekleppen van het ruim niet openstonden om voldoende luchtcirculatie te genereren. Omdat hij in de ochtend van de barbecue druk in de weer was op de brug met het opnieuw uitvoeren van stabiliteitsberekeningen en met het ballastwatersysteem en hij moest managen dat bepaalde bemanningsleden in verband met corona wisten dat zij met kerst niet meer thuis zouden zijn, had hij zich het gevaar van gesloten ventilatiekleppen onvoldoende gerealiseerd. Hij rekende zichzelf aan dat hij onvoldoende had gecontroleerd of de ventilatiekleppen aan dek open stonden en was van mening dat een barbecue nooit meer in de lashing store zou moeten worden gehouden.
De kapitein was omstreeks 11:10 uur door de derde stuurman geïnformeerd dat een bemanningslid was gevallen, maar bij bewustzijn was. De kapitein erkende dat hij daarop, omstreeks 11:15 uur, zonder ademluchtbescherming de lashing store was ingegaan. Op dat moment had hij echter nog niet door dat daar koolmonoxide werd geproduceerd. Hij merkte wel dat de atmosfeer in de lashing store niet in orde was en heeft toen de ruimte direct verlaten. In de tussentijd had de eerste stuurman de barbecue gedoofd en was een portable fan aan het draaien. De kapitein had toen direct opdracht gegeven om de ruimventilatie te starten, de ventilatiekleppen open te zetten en de onwel geworden bemanning zo snel mogelijk naar buiten te brengen. Het was een instinctieve actie in het belang van de veiligheid van de bemanning tijdens een noodsituatie. Zonder deze actie had het veel slechter kunnen aflopen.
Toen hij naar beneden ging, vermoedde hij direct dat er sprake was van kooldioxide, mogelijk koolmonoxide.
Voor het geval het Tuchtcollege de bezwaren van de inspecteur (gedeeltelijk) gegrond zou verklaren, vroeg de kapitein met het volgende rekening te houden:

- hij was een first offender en ging op 1 december 2023 met pensioen, na een onberispelijke staat van dienst van veertig dienstjaren;
- hij had, zodra hij op de hoogte was van het ongeval, zeer adequaat gehandeld en schadebeperkende maatregelen getroffen;
- het ongeval en de "after effects" (Amerikaanse hulpdiensten die massaal uitrukten met een helikopter en het moeten verhalen van het schip, terwijl een deel van de bemanning in het ziekenhuis verbleef) stonden nog dagelijks op zijn netvlies;
- de rederij kon nog maatregelen tegen hem treffen;
- hij had lering getrokken uit het ongeval.

Het Tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond.
Wat bezwaar 1 tot en met 5 betrof, overwoog het Tuchtcollege dat het voorstander was van het houden van sociale evenementen aan boord. Het kon ten goede komen aan het welzijn van de bemanning. Barbecueën was een voorbeeld van een sociaal evenement. Oplettendheid daarbij was wel geboden. Voor het houden van een barbecue was het open dek de aangewezen plek.
Omdat in dit specifieke geval het weer het niet toeliet om te barbecueën aan dek, terwijl barbecueën erg belangrijk was, omdat het roosteren van een speenvarken voor de zes Filipijnse bemanningsleden aan boord een belangrijke kersttraditie was, werd uitgeweken naar een andere locatie op het schip.
De kapitein had echter voorafgaande aan deze barbecue op houtskool, geen risk assessment laten houden, waarbij de randvoorwaarden duidelijk waren vastgesteld en gecommuniceerd om veilig te kunnen barbecueën. Een risk assessment moest ook worden gehouden wanneer sprake was van risicovolle activiteiten die plaatsvonden in vrije tijd. Minimale voorwaarde om veilig te kunnen barbecueën met houtskool was dat er sprake was van voldoende ventilatie.
De kapitein, de eerste-, tweede- en derde stuurman en de tweede WTK hadden gekozen (of waren daarin meegegaan) voor de lashing store, een ruimte in het schip (zonder de atmosfeer te laten meten). Gelet op hun functie en opleiding hadden zij de lashing store moeten herkennen en benoemen als een besloten ruimte. Immers was er maar één opening om met een verticale ladder naar binnen en naar buiten te gaan en één deur naar ruim twee en was deze ruimte van zichzelf onvoldoende geventileerd en “not designed for continuous worker occupancy” in de zin van Resolution A.1050(27) en het “Wagenborg Shipboard Operation Manual”.
De volgende dag was daadwerkelijk (zonder koolmonoxidemeter) gebarbecued in de lashing store en waren als gevolg daarvan vijf bemanningsleden onwel geworden door koolmonoxidevergiftiging.
Voor de kapitein gold bovendien dat hij niet het overzicht had gehad en niet de leiding had genomen, zoals van een kapitein mocht worden verwacht. Hij had de verantwoordelijkheid om de barbecue in goede banen te leiden en te voorkomen dat er ongelukken zouden gebeuren. Het was zijn voorstel om de barbecue te houden in de lashing store (van druk van de bemanning was niet gebleken) en tegen die achtergrond had hij moeten aansturen op het houden van een risk assessment, waarbij, zoals hij zelf verklaarde, ventilatiekleppen en gebruik van een koolmonoxidemeter aan de orde zouden zijn gekomen. Overigens maakte het voor de uitspraak niet uit of het ging om koolmonoxide of kooldioxide.
De kapitein had zelf ook verklaard dat hij er achteraf gezien niet vanuit had mogen gaan dat ventilatiekleppen zouden worden opengezet en dat er een koolmonoxidemeter aanwezig zou zijn. Hij had verkeerde prioriteiten gesteld en, in plaats van te controleren of de ruimte afdoende werd geventileerd en een koolmonoxidemeter de atmosfeer meette, zich op de brug beziggehouden met andere werkzaamheden. Hij had zelf ook erkend dat hij onvoldoende toezicht had gehouden en had bovendien verklaard dat een barbecue nooit meer in de lashing store zou moeten worden gehouden.
Anders dan aangevoerd door (de raadsman van) de kapitein, viel niet in te zien waarom de betreffende regelgeving alleen zou zien op de mogelijke aanwezigheid of het binnendringen van eventuele gassen vanuit de lading van ruim twee en niet ook op barbecueën met houtskool in de onderhavige besloten ruimte, de lashing store.
Ten aanzien van de bezwaren 6 tot en met 8 overwoog het Tuchtcollege dat als (in een risk assessment) was vastgesteld dat mogelijk sprake was van gezondheidsrisico bij het binnengaan van een besloten ruimte, de voorzorgsmaatregelen van paragraaf 5 tot en met 9 van Resolution A.1050(27)

gevolgd moesten worden. Het Tuchtcollege onderschreef het belang van het nemen van deze voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van ongelukken. De kapitein, de eerste-, tweede- en derde stuurman hadden deze voorzorgsmaatregelen niet genomen. Ze waren zonder ademluchtbescherming de lashing store ingegaan.

In dit specifieke geval, waarin sprake was van een instinctieve reddingsactie door de kapitein, legde het Tuchtcollege de kapitein niet zoals geëist een boete op, maar de maatregel van berisping.

Het Tuchtcollege deed dit, omdat in de lashing store aangekomen de kapitein zag dat sprake was van een noodsituatie en er geen tijd te verliezen was. Hij had juist ingeschat dat het nodig was om direct de ventilatiekleppen open te zetten en de slachtoffers zo snel naar buiten te brengen, wat hij niet alleen kon. Tegen deze hectische achtergrond was niet laakbaar dat hij niet eerst ademluchtbescherming had gehaald (die ergens anders lag) en dat hij de eerste-, tweede- en derde stuurman niet had tegengehouden. Zou hij dit wel hebben gedaan, dan had het veel erger hebben kunnen aflopen.

DE EERSTE STUURMAN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de eerste stuurman bestond uit de volgende elementen:

1. Hij had ondanks zijn twijfels geaccepteerd dat er op voorstel van de kapitein een barbecue werd gehouden in een besloten ruimte.
2. Hij had geen risk assessment gedaan met betrekking tot de barbecue in de besloten ruimte.
3. Hij had de besloten ruimte niet laten ventileren tijdens de barbecue.
4. Hij had tijdens de barbecue in de besloten ruimte niet de atmosfeer laten meten (koolmonoxide).
5. Mede vanwege de bovenstaande bezwaren waren vijf bemanningsleden onwel geworden door koolmonoxidevergiftiging.
6. Hij was zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte ingegaan waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.
7. Hij had toegestaan dat de kapitein, de tweede en de derde stuurman ook zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte ingingen waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.
8. Vanwege de laatste twee bezwaren had hij zichzelf, de kapitein en de andere twee stuurlieden aan koolmonoxidevergiftiging blootgesteld terwijl hij wist dat er al iemand onwel was geworden in een niet geventileerde besloten ruimte waar een barbecue brandde.

De eis van de inspecteur was om de eerste stuurman een onvoorwaardelijke geldboete van € 1.000,00 op te leggen.

De eerste stuurman betwistte dat hij de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht had genomen. Hij voerde daartoe het volgende aan.
Het idee om in de lashing store te barbecueën kwam van de kapitein en hij was daarmee akkoord gegaan, hoewel hij zijn twijfels had. De kapitein was verantwoordelijk voor de zorg voor de veiligheid aan boord.
De eerste stuurman erkende dat hij geen risk assessment had gedaan en voerde aan dat hij dat achteraf bezien wel had moeten doen.

Hij erkende ook dat hij zich de gevaren van barbecueën in een besloten ruimte onvoldoende had gerealiseerd. Hij dacht dat er voldoende ventilatie zou zijn, omdat de toegang vanaf het raised quarter deck en (volgens hem) ook de toegangsdeur naar ruim twee openstonden. Hij had daarom de atmosfeer niet laten meten met een koolmonoxidemeter. Ook speelde mee dat het voor hem zijn eerste reis als stuurman was en hij druk was op de brug met allerlei werkzaamheden. Hij had op het moment dat hij de lashing store inging niet door dat er koolmonoxide werd geproduceerd. De kapitein had hem namelijk om 11:10 uur gebeld met de mededeling dat een bemanningslid was gevallen bij de ingang van de lashing store, waarop hij daar direct naartoe was gegaan en zonder ademluchtbescherming naar binnen was gegaan. Toen de tweede WTK en vervolgens AB2 onwel werden, had hij direct opdracht gegeven om een portable fan bij te zetten. Vervolgens is ook de ruimventilatie bijgezet en werden de ventilatiekleppen opengezet. Hij had toen de lashing store verlaten om een gasmeter te pakken en was vervolgens de ruimte weer binnen gegaan, waar hij het vuur had gedoofd met een emmer water. Door deze maatregelen werd geen koolmonoxide meer geproduceerd en werd het nog aanwezige gas afgevoerd.
Voor het geval het Tuchtcollege de bezwaren van de inspecteur (gedeeltelijk) gegrond zou verklaren, vroeg de eerste stuurman met het volgende rekening te houden:

- hij was een first offender;
- hij had, zodra hij op de hoogte was van het ongeval, zeer adequaat gehandeld en schadebeperkende maatregelen getroffen;
- de rederij kon nog maatregelen tegen hem treffen;
- hij had lering getrokken uit het ongeval.

Het Tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond.
Zie hiervoor in de zaak tegen de kapitein wat het Tuchtcollege in zijn algemeenheid overwoog over de gegrondheid van de bezwaren ten aanzien van de kapitein, de eerste-, tweede en derde stuurman en de tweede WTK.
Voor de eerste stuurman kwam daar bij dat hij voorafgaande aan deze barbecue op houtskool, geen risk assessment had gehouden, waarbij de randvoorwaarden duidelijk waren vastgesteld en gecommuniceerd om veilig te kunnen barbecueën. Juist als eerste stuurman had hij een risk assessment moeten doen. Dat was zijn taak, ook al was hij nog jong, maakte hij de reis voor het eerst als eerste stuurman en vertrouwde hij op de kapitein. Verder was hij tussen 9:40 uur en 9:50 uur in de lashing store aanwezig en had hij kunnen en moeten zien dat er geen goede ventilatie aanwezig was (met een ingang en een uitgang). Hij had daarop de ruimte moeten (laten) ventileren, nu de ruimventilatie uitstond en de ventilatiekleppen gesloten waren. Hij erkende achteraf bezien ook zelf dat hij een risk assessment had moeten doen en dat hij zich de gevaren van barbecueën in een besloten ruimte onvoldoende had gerealiseerd.

In dit specifieke geval, waarin sprake was van een (gecoördineerde) reddingsactie, legde het Tuchtcollege de eerste stuurman niet zoals geëist een boete op, maar de maatregel van berisping.

Het Tuchtcollege deed dit, omdat de eerste keer dat hij de ruimte betrad, hij nog niet zeker wist dat de bemanningsleden onwel waren geworden door de werking van koolmonoxide. De kapitein had immers alleen tegen hem gezegd dat een bemanningslid was gevallen bij de ingang van de lashing store. Hij had toen wel direct opdracht gegeven om een portable fan bij te zetten. De tweede keer dat hij weer de lashing store inging met een koolmonoxidemeter (die afging) en hij het vuur doofde met een emmer water, was de ruimventilatie bijgezet en waren de ventilatiekleppen open-

gezet. De onwel geworden bemanningsleden kwamen toen weer bij, wat de reden was dat ademluchtbescherming niet meer nodig was. Tegen deze hectische achtergrond was niet laakbaar dat hij niet eerst ademluchtbescherming had gehaald (die ergens anders lag) en dat hij de kapitein en de tweede- en derde stuurman niet had tegengehouden. Zou hij dit wel hebben gedaan, dan had het veel erger hebben kunnen aflopen.

DE TWEEDE STUURMAN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de tweede stuurman bestond uit de volgende elementen:

1. Hij had het houden van een barbecue in een niet-geventileerde besloten ruimte niet als onveilig handelen herkend.
2. Hij had geen stop the job toegepast voor het houden van een barbecue in een niet-geventileerde besloten ruimte.
3. Hij was zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte (weer) ingegaan waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.
4. Hij had geen stop the job toegepast toen de kapitein, de eerste en de derde stuurman ook zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte ingingen waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.

De eis van de inspecteur was om de tweede stuurman een onvoorwaardelijke geldboete van € 500,00 op te leggen.

De tweede stuurman betwistte dat hij de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht had genomen. Hij voerde daartoe het volgende aan.
De kapitein en de eerste stuurman hadden besloten dat de barbecue zou plaatsvinden in de lashing store. Daarom was er voor hem geen reden om aan te nemen dat dit onveilig was. Als Filipijnse onderofficier zoals hij, die pas een maand aan boord was, ging hij niet tegen zo'n besluit in.
Hij had het speenvarken aan het spit draaiende gehouden, nadat hij had geconstateerd dat er – in zijn ogen - voldoende ventilatie was en dat brandblussers en twee emmers water aanwezig waren.
Toen hij constateerde dat er een probleem was, had hij gelijk gehandeld naar bevind van zaken.
Hij wist niet dat sprake was van koolmonoxide, maar wel dat het ging om een noodsituatie waarbij de OS en de tweede WTK onwel waren geworden. Hij had direct een stretcher gehaald.
Hij kon de kapitein en de eerste stuurman niet tegenhouden toen die de lashing store ingingen.
Hij kreeg opdracht om een portable fan te halen en heeft ook het hijsharnas gehaald. Hij kon geen stop the job geven.
Voor het geval het Tuchtcollege de bezwaren van de inspecteur (gedeeltelijk) gegrond vindt, vroeg de tweede stuurman met het volgende rekening te houden:

- hij was een first offender;
- hij meende in een noodsituatie goed te handelen door direct assistentie te bieden aan zijn medebemanningsleden en zo erger te voorkomen.

Het Tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond.
Zie hiervoor in de zaak tegen de kapitein wat het Tuchtcollege in zijn algemeenheid overwoog over de gegrondheid van de bezwaren ten aanzien van de kapitein, de eerste-, tweede en derde stuurman en de tweede WTK.

Voor de tweede stuurman kwam daar bij dat, hoewel hij niet zelf op de avond voorafgaande aan de barbecue had gekozen voor het houden van de barbecue in de lashing store, hij toch de verantwoordelijkheid had om voor zichzelf (anders dan de kapitein en de eerste stuurman die ook voor de rest van de bemanning die verantwoordelijkheid hadden) te onderzoeken of er afdoende werd geventileerd. Hij was bovendien zelf in de lashing store aanwezig en bediende de barbecue. Hij had kunnen en moeten constateren dat de ventilatie niet op orde was. De ventilatiekleppen zaten immers dicht. Een stop the job had op dat moment van hem (dus ook van een Filipijnse onderofficier) mogen worden verwacht.

In dit specifieke geval, waarin sprake was van een (gecoördineerde) reddingsactie legde het Tuchtcollege de tweede stuurman niet zoals geëist een boete op, maar de maatregel van waarschuwing. Omdat een tweede stuurman een kleinere verantwoordelijkheid had bij het inschatten van de veiligheid dan de kapitein en de eerste stuurman, legde het Tuchtcollege niet een berisping op, maar een waarschuwing.

Volgens het Tuchtcollege wist de tweede stuurman niet dat sprake was van koolmonoxide. Toen hij zag dat de OS en de tweede WTK onwel waren geworden, had hij een stretcher gehaald en de kapitein gewaarschuwd. Toen hij terugkwam zag hij in dat het ging om een noodsituatie waarbij onmiddellijk handelen geboden was. Op het moment dat de kapitein en de eerste stuurman de lashing store ingingen, kreeg hij opdracht om een portable fan te halen, wat hij had gedaan, en had hij ook het hijsharnas gehaald. Vervolgens had hij geholpen met het naar boven hijsen van de OS en de tweede WTK. Tegen deze hectische achtergrond is niet laakbaar dat hij niet eerst ademluchtbescherming had gehaald (die ergens anders lag) en dat hij de kapitein en de eerste en derde stuurman niet had tegengehouden. Zou hij dit wel hebben gedaan, dan had het veel erger hebben kunnen aflopen.

DE DERDE STUURMAN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de derde stuurman bestond uit de volgende elementen:

1. Hij had het houden van een barbecue in een niet-geventileerde besloten ruimte niet als onveilig handelen herkend.
2. Hij had geen stop the job toegepast voor het houden van een barbecue in een niet-geventileerde besloten ruimte.
3. Hij was zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte (weer) ingegaan waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.
4. Hij had geen stop the job toegepast toen de kapitein, de eerste en de tweede stuurman ook zonder ademluchtbescherming een besloten ruimte ingingen waar koolmonoxide werd geproduceerd en waar iemand onwel was geworden.

De eis van de inspecteur was om de derde stuurman een onvoorwaardelijke geldboete van € 500,00 op te leggen.

De derde stuurman betwistte dat hij de gebruiken van goed zeemanschap niet in acht had genomen. Hij voerde daartoe het volgende aan.
De lashing store werd door niemand gezien als een besloten, niet geventileerde ruimte. Iedereen

dacht dat het een veilige en verantwoorde ruimte was voor de barbecue. De scheepsleiding had de locatie gekozen boven een alternatief, wat betekende dat er een afweging van risico moest zijn geweest. Hij ging er in goed vertrouwen van uit dat de personen die de regie hadden over de barbecue, de juiste voorbereidingen hadden getroffen.
Hij wist niet dat er koolmonoxide werd geproduceerd. Hij was achter de eerste stuurman naar beneden gegaan - op een moment dat niet anders bekend was dan dat een opvarende gevallen was - en was gelijk weer naar boven gegaan om dekens te halen en deze in de lashing store te gooien. Hij had de lashing store daarna niet meer betreden. Pas toen de bootsman en een matroos naar boven kwamen met de mededeling dat de lucht niet goed was, had men zich gerealiseerd dat de atmosfeer in de lashing store verdacht was en kwam het besef dat er een levensbedreigende situatie was ontstaan. Vanaf dat moment werd rekening gehouden met de optie van slechte lucht in de lashing store en begon een gecoördineerde actie, met als doel om de op dat moment wel onderkende gevaren het hoofd te bieden. Het was aan de derde stuurman om de hem opgedragen taken te verrichten en dat had hij naar behoren gedaan. Hij had toen samen met de bootsman in opdracht van de kapitein de ventilatiekleppen geopend en was boven stand-by blijven staan, samen met de HWTK. Hij had niet een zodanige rol dat op zijn initiatief de operatie wel of geen doorgang zou vinden. Het voltallig aanwezige scheepsmanagement had de beslissingen genomen met betrekking tot het betreden van de ruimte en de evacuatie.
De raadsman van de derde stuurman vroeg nog aandacht voor het volgende. Volgens hem betrof dit ongeval geen gewone “besloten ruimte incident”, waarvan iedereen wist hoe de schade kon worden beperkt, maar verdiende dit ongeval aandacht van alle spelers in de nautische sectoren. Hij wees erop dat eind jaren negentig de toenmalige Algemene Commissie tot Voorkoming van Arbeidsongevallen Zeevarenden (ACVAZ) had vastgesteld dat de grootste en meest onderschatte vijand van de veiligheid aan boord het gebrek aan veiligheidsbewustzijn op de werkvloer was. Dat speelde volgens hem op de Reggeborg ook. Op schrift gestelde instructies en handelingen hebben dan weinig nut. Verbetering van het veiligheids- en gevaarbewustzijn lag volgens hem bij de partners in de sector. Daarom wees hij op de Marine Guidance Note MGN 406 (M+F) van de Britse Maritime and Coastguard Agency, wat ging over het gebruik van barbecues aan boord van schepen. Dit advies zou volgens hem aan boord van alle schepen bekend moeten zijn en hij riep dan ook de inspecteur en de sociale partners op om het onderwerp van verbetering van het veiligheids- en gevaarbewustzijn opnieuw en bij voortduring op de agenda te plaatsen en in publicaties terug te laten komen. De raadsman hoopte dat het Tuchtcollege met de uitspraak daartoe een bijdrage kon leveren.

Het Tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond.
Zie hiervoor in de zaak tegen de kapitein wat het Tuchtcollege in zijn algemeenheid overwoog over de gegrondheid van de bezwaren ten aanzien van de kapitein, de eerste-, tweede en derde stuurman en de tweede WTK.
Voor de derde stuurman kwam daar bij dat, hoewel hij niet zelf op de avond voorafgaande aan de barbecue had gekozen voor het houden van de barbecue in de lashing store, hij toch de verantwoordelijkheid had om voor zichzelf (anders dan de kapitein en de eerste stuurman die ook voor de rest van de bemanning die verantwoordelijkheid hadden) te onderzoeken of er afdoende werd geventileerd. Hij was bovendien zelf in de lashing store aanwezig. Hij had kunnen en moeten constateren dat de ventilatie niet op orde was. De ventilatiekleppen zaten immers dicht. Een stop the job had op dat moment van hem (dus ook van een derde stuurman) mogen worden verwacht.

In dit specifieke geval, waarin sprake was van een (gecoördineerde) reddingsactie legde het Tuchtcollege de derde stuurman niet zoals geëist een boete op, maar de maatregel van waarschuwing. Omdat een derde stuurman een kleinere verantwoordelijkheid had bij het inschatten van de veiligheid dan de kapitein en de eerste stuurman, legde het Tuchtcollege niet een berisping op, maar een waarschuwing.

Volgens het Tuchtcollege wist de derde stuurman niet dat sprake was van koolmonoxide. Toen hij zag dat de OS en de tweede WTK onwel waren geworden, had hij een stretcher gehaald en de kapitein gewaarschuwd. Daarna was hij weer de lashing store ingegaan en gelijk weer naar boven gegaan om dekens te halen en deze in de lashing store te gooien. Vervolgens was hij aan dek gebleven. Toen de bootsman en de matroos naar boven waren gekomen met de mededeling dat de lucht niet goed was, had hij in opdracht van de kapitein de ventilatiekleppen geopend en geholpen met het naar boven hijsen van de OS en de tweede WTK. Tegen deze hectische achtergrond is niet laakbaar dat hij niet eerst ademluchtbescherming had gehaald (die ergens anders lag) en dat hij de kapitein en de eerste en tweede stuurman niet had tegengehouden. Zou hij dit wel hebben gedaan, dan had het veel erger hebben kunnen aflopen.

DE TWEEDE WTK

Het bezwaar van de inspecteur tegen de tweede WTK bestond uit de volgende elementen:

1. Hij had het houden van een barbecue in een niet-geventileerde besloten ruimte niet als onveilig handelen herkend.
2. Hij had de barbecue aangestoken in de besloten ruimte.
3. Hij had de besloten ruimte niet laten ventileren tijdens de barbecue.
4. Hij had tijdens de barbecue in de besloten ruimte niet de atmosfeer laten meten (koolmonoxide).
5. Mede vanwege de bovenstaande bezwaren waren vijf bemanningsleden onwel geworden door koolmonoxidevergiftiging.
6. Hij had geen stop the job toegepast voor het houden van een barbecue in een niet-geventileerde besloten ruimte.

De eis van de inspecteur was om de tweede WTK een onvoorwaardelijke geldboete van € 1.000,00 op te leggen.

Volgens de tweede WTK was de lashing store, net als het jaar daarvoor, geschikt om te barbecueen, mits de ventilatie op orde was geweest. Hij verweet zichzelf dat hij dit niet had gecontroleerd. Als verzachtende omstandigheden noemde hij dat hij niet eerder met het tuchtrecht in aanraking was gekomen en dat hij zijn lessen had geleerd van het ongeval en de nasleep daarvan.
Als er al een maatregel zou moeten worden opgelegd, zou dat volgens hem hooguit een waarschuwing moeten zijn, maar zelfs die had hij al gekregen door de koolmonoxidevergiftiging en zijn bezoek aan het ziekenhuis na de reddingsoperatie.
Voor het geval dat het Tuchtcollege tot het oordeel kwam dat een boete toch op zijn plaats was, verzocht hij om die boete voorwaardelijk te maken met een proeftijd van twee jaar na het ongeval. Hij gaf aan dat hij inmiddels had kennisgenomen van de Marine Guidance Note MGN 406 (M+F) van de Britse Maritime and Coastguard Agency (MCA). Hij vond dat het advies – dat kennelijk

bekend was bij de inspecteur - ook op de Nederlandse vlagschepen had moeten worden bekendgemaakt, zodat het onderhavige ongeval misschien voorkomen had kunnen worden. Het zou voor iedereen beter zijn geweest als ze vooraf waren geattendeerd op de gevaren van koolmonoxidevergiftiging bij niet-werk gerelateerde activiteiten, zoals deze barbecue, in plaats van dat nu achteraf boetes werden geëist zonder dat dit advies van de MCA was verspreid op Nederlandse vlagschepen.

Het Tuchtcollege vond alle bezwaren gegrond.
Zie hiervoor in de zaak tegen de kapitein wat het Tuchtcollege in zijn algemeenheid overwoog over de gegrondheid van de bezwaren ten aanzien van de kapitein, de eerste-, tweede en derde stuurman en de tweede WTK.
Voor de tweede WTK kwam daar bij dat, hoewel hij niet zelf op de avond voorafgaande aan de barbecue had gekozen voor het houden van de barbecue in de lashing store, hij toch de verantwoordelijkheid had om voor zichzelf (anders dan de kapitein en de eerste stuurman die ook voor de rest van de bemanning die verantwoordelijkheid hadden) te onderzoeken of er afdoende werd geventileerd. Hij erkende en verweet zichzelf ook dat hij dit niet had onderzocht. Hij had de barbecue aangestoken, daarbij niet de atmosfeer laten meten, niet geconstateerd dat de ventilatie niet op orde was, er niet voor gezorgd dat de lashing store afdoende werd geventileerd en geen stop the job toegepast, terwijl dat wel van hem mocht worden verwacht.

Omdat de tweede WTK zelf onwel was geworden, legde het Tuchtcollege niet zoals geëist een geldboete op, maar een berisping. Omdat hij veel nauwer bij de barbecue was betrokken dan de tweede- en derde stuurman, legde het Tuchtcollege niet een waarschuwing op, zoals aan hen, maar een berisping.

Als aandachtspunt voor de praktijk in alle zaken van de Reggeborg noemde het Tuchtcollege - ook gelet op het verzoek van de raadsman van de derde stuurman en wat de tweede WTK had aangevoerd - het volgende:
In zijn algemeenheid geldt dat aan risicovolle activiteiten, zoals barbecueën met houtskool, een risk assessment vooraf moet gaan, waarbij de randvoorwaarden voor de veiligheid moeten worden vastgesteld en gecommuniceerd. Bij de uitvoering van de risicovolle activiteiten moet worden gecontroleerd of aan de randvoorwaarden wordt voldaan.
Daarnaast raadde het Tuchtcollege aan om specifiek voor het houden van barbecueën de Marine Guidance Note MGN 406 (M+F) van de Britse Maritime and Coastguard Agency te volgen, niet alleen “on the job” maar ook bij barbecueën als sociaal evenement. Daarin is onder meer het volgende opgenomen:

- 2.1 The use of barbecues/pig roasts on board vessels presents additional dangers. This guidance sets out practical steps to minimize the risk of fire or explosion. An appropriate risk assessment should be made when using this type of equipment.
- 2.2 All ships intending to use barbecues should have a safety procedure in place and this guidance will help (...)
- 3.1.2 The appliance should be sited on an open deck in a well-ventilated position (...)
- 4.1 Due to the production of carbon monoxide when charcoal is burned, charcoal barbecues should not be used inside enclosed spaces, even if ventilation is provided (...)

DOUWE-S

UITSPRAAK VAN 19 APRIL 2024
NR. 6 VAN 2024
ZAAK 2023.V13-DOUWE-S

Betrokkene: tweede stuurman

Deze zaak ging over het noordgaande motorschip Douwe-S dat op 31 juli 2022 in de Keltische zee in aanraking kwam met de bakboord giek van het Engelse vissersschip PZ115 Steph of Ladram, waarbij de Douwe-S lichte schade opliep aan de stuurboordzijde van het voorschip en de Steph of Ladram aan de giek.

Het bezwaar van de inspecteur was dat de tweede stuurman als OOW van de Douwe-S tegen het vissende vaartuig PZ115 Steph of Ladram was aangevaren, omdat hij de COLREGS niet juist had toegepast door niet ruim en op tijd uit te wijken.

De eis van de inspecteur was om de tweede stuurman een schorsing van de vaarbevoegdheid op te leggen van vier weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

De tweede stuurman erkende dat hij de COLREGS niet juist had toegepast en bood iedereen zijn excuses aan.

Het Tuchtcollege vond het bezwaar gegrond. Omdat was gebleken dat de kans klein was dat de tweede stuurman op korte termijn weer als officier mocht varen, zou de geëiste maatregel van schorsing van zijn vaarbevoegdheid hem niet raken. Daarom legde het Tuchtcollege hem een geldboete van € 500,00 op. In de omstandigheid dat hij al was gestraft omdat hij (niet officieel) in rang was teruggezet en minder gage kreeg, zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de geldboete geheel voorwaardelijk werd opgelegd.

Volgens het Tuchtcollege had de tweede stuurman beter gebruik moeten maken van de radar en de Steph of Ladram moeten plotten. Hij had verder, als OOW van het werktuigelijk voortbewogen schip Douwe-S, ruim en op tijd moeten uitwijken voor de Steph of Ladram, die ook volgens de tweede stuurman zelf aan het vissen was en visserslichten toonde. Zoals bleek uit het screenshot van de ECDIS had hij nog voldoende ruimte als hij steeds koers had gehouden, maar hij had een kleine koerswijziging gemaakt naar bakboord. Hij had echter fout ingeschat dat hij voorlangs de Steph of Ladram zou lopen. In werkelijkheid zou hij achterlangs zijn gevaren. Dat de Steph of Ladram van stuurboord inkwam, zoals omschreven in het verzoekschrift, deed niet ter zake (zoals de inspecteur ook erkende op de zitting). COLREG voorschrift 15, dat ziet op de situatie dat when two power-driven vessels are crossing so as to involve risk of collision, the vessel which has the other on her own starboard side shall keep out of the way and shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other vessel, was hier niet van toepassing. Er was geen sprake van twee werktuigelijk voortbewogen schepen, omdat de Steph of Ladram aan het vissen was en het schip dan vanwege de beperkte manoeuvreerbaarheid niet als werktuigelijk voortbewogen schip wordt beschouwd.

Voor zover de tweede stuurman (in zijn verklaring op de zitting) had willen aanvoeren dat de tuchtmaatregel minder hoog moest zijn, omdat hij nog niet voldoende was gefamiliariseerd en daarom niet in staat was om het alarm te activeren, oordeelde het Tuchtcollege dat dit mede de eigen verantwoordelijkheid was van de tweede stuurman. De scheepsleiding en de reder hadden hierin ook een rol, maar daarnaast had hij zelf actie moeten ondernemen om wel voldoende gefamiliariseerd te zijn toen hij wacht liep.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het Tuchtcollege het volgende.
Bij de beoordeling door de OOW of twee schepen elkaar veilig passeren, moet niet alleen de CPA als numerieke waarde worden meegewogen, maar ook de positie van de schepen ten opzichte van elkaar, voor, tijdens en na het bereiken van dit punt.
De scheepsleiding, de rederij en de betreffende officier moeten zich ervan bewust zijn, dat beginnende (wacht)officieren door gebrek aan ervaring nog steeds goede begeleiding en instructie nodig kunnen hebben, ook al hebben ze de familiarisatie “succesvol” doorlopen.

EEMS CARRIER

UITSPRAAK VAN 19 JULI 2024
NR. 7 VAN 2024
ZAAK 2024.V2-EEMS CARRIER

Betrokkene: derde stuurman

Deze zaak ging over een aanvaring op 20 september 2023. Het vrachtschip Eems Carrier was in ballast op weg van Lysekil, Zweden, naar Faxe Ladeplads, Denemarken. Toen de Eems Carrier noord van het eilandje Ven op een zuidelijke koers voer, liep zij plotseling uit haar roer. Ze liep bakboord uit, aan welke kant zij, een paar streken achterlijker dan dwars, op dat moment werd opgelopen door een ander schip, de Rix Explorer. De afstand tussen beide schepen was toen circa 0,2 NM en de Rix Explorer liep ruim 1 knoop sneller. Ongeveer drie minuten nadat zij uit haar roer liep, raakte de Eems Carrier met haar bakboord voorzijde de Rix Explorer aan stuurboord achter. De derde stuurman was officer of the watch (OOW) voor en tijdens de aanvaring.

Het bezwaar van de inspecteur tegen de derde stuurman bestond uit de volgende elementen:
1. Toen de Eems Carrier uit haar roer liep, had hij niet met handsturen geprobeerd om een aanvaring te voorkomen.
2. Toen de Eems Carrier uit haar roer liep, had hij niet geprobeerd om met vaart verminderen een aanvaring te voorkomen.
3. Mede vanwege het bovenstaande had de aanvaring tussen de Eems Carrier en de Rix Explorer kunnen plaatsvinden.

De eis van de inspecteur was om de derde stuurman een geldboete op te leggen, al dan niet (gedeeltelijk) voorwaardelijk.

De derde stuurman vond dat hij wel had geprobeerd om een aanvaring te vermijden door handmatig te sturen, maar dat dit niet goed was gegaan omdat hij aan boord niet had geleerd hoe dat moest. De familiarisatie had volgens hem maar dertig minuten geduurd en hij had geen andere keuze dan ervoor te tekenen, omdat hij nieuw was in de scheepvaart. Verder verklaarde de derde stuurman dat de kapitein hem had verboden om vaart te verminderen en dat hij daarom had geprobeerd om de kapitein te bellen. De kapitein had zijn oproep echter niet beantwoord. Tot slot voerde de derde stuurman aan dat hij via de VTS had laten weten dat het schip niet van koers kon veranderen, omdat de besturing niet reageerde. Hij dacht dat de Rex Explorer de Eems Carrier wel zou inhalen en zou ontwijken vanwege het VTS bericht.

Het Tuchtcollege vond de bezwaren gegrond. Omdat de derde stuurman niet in het bezit was van zijn Nederlandse vaarbevoegdheidsbewijs en na de aanvaring onder een andere vlag voer, vond het Tuchtcollege een geldboete van € 1.500,00 passend. Gelet op de omstandigheid dat hij al gevolgen had ondervonden van zijn tekortschieten, in die zin dat hij een aantal maanden thuis had gezeten, hij daarna een lager salaris had en spijt had van wat er was gebeurd, legde het Tuchtcollege de boete gedeeltelijk (€ 750,00) voorwaardelijk op.

Volgens het Tuchtcollege had de derde stuurman, toen de Eems Carrier uit haar roer liep, mogelijk wel geprobeerd om met handsturen een aanvaring te voorkomen, maar die poging was mislukt omdat hij totaal geen invulling aan die poging had gegeven. Als derde stuurman, die met een (onbeperkte) chief mate license de vervanger is van de kapitein, had hij wel moeten weten hoe hij het schip handmatig moest sturen en mocht hij zich niet achter de kapitein of de andere officieren verschuilen. Als hij niet wist hoe hij handmatig moest sturen, had hij zelf actie moeten ondernemen om zich daarin te bekwamen. Een stuurman moet kunnen sturen en moet zelfs de kapitein waarschuwen als die iets fout doet.
De derde stuurman had ook niet geprobeerd om met vaart verminderen een aanvaring te voorkomen. Hij had dat, gelet op zijn rang, wel moeten doen. Hij mocht een verbod van de kapitein, als dat verbod er was, niet zo interpreteren dat hij ook in een noodsituatie geen vaart mocht verminderen.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het Tuchtcollege dat, ongeacht of dit in deze zaak een rol speelde, erop moet worden toegezien (of het werk aan boord zo moet worden ingericht door de kapitein) dat verschillen in rang er niet toe leiden dat officieren aan boord in noodsituaties geen actie durven te ondernemen uit angst voor hun meerderen.

In deze zaak had het Tuchtcollege een geluidsband niet als bewijs gebruikt, omdat het betreft "met een technisch hulpmiddel vastgelegde communicatie tussen personen die betrokken zijn geweest bij het laten functioneren van een vervoermiddel", in de zin van artikel 69b van de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid. Volgens het Tuchtcollege mag op grond van dit artikel (aanhef) een dergelijke geluidsband niet in een tuchtrechtelijke procedure als bewijs worden gebruikt, tenzij in ontlastende zin.

CORA JO

UITSPRAAK VAN 19 JULI 2024
NR. 8 VAN 2024
ZAAK 2024.V1-CORA JO

Betrokkene: kapitein

Deze zaak ging over het Nederlandse multi-purpose droge ladingschip Cora Jo dat op 19 oktober 2023 met beperkt zicht vanwege zware sneeuwval voer in de tegengestelde verkeersbaan van het verkeersscheidingsstelsel van Norra Kvarken, in Zweedse wateren. Dit was een bewuste keuze van de kapitein, die ook officier van de wacht was.

In samenspraak met de maritieme politie had de inspecteur ervoor gekozen om deze overtreding bij de tuchtrechter aan te brengen en niet bij de strafrechter. De inspecteur vond namelijk niet alleen dat er bij deze overtreding onzeemanschappelijk was gehandeld, maar ook dat het er niet naar uit zag dat de Cora Jo op korte termijn in Nederland was en er geen mogelijkheden waren om de kapitein telefonisch te verhoren en op de juiste manier zijn identiteit vast te stellen (er waren geen Nederlandse officieren bij betrokken).

Het bezwaar van de inspecteur tegen de kapitein bestond uit de volgende elementen:

1. Ondanks slecht zicht vanwege zware sneeuwval, koos de kapitein ervoor om in de verkeerde verkeersbaan door het verkeersscheidingsstelsel van Norra Kvarken te varen. Daarbij heeft hij geen, dan wel onvoldoende rekening gehouden met beperkt zicht door sneeuwval en met de mogelijkheid dat er door de zware sneeuwval storing kon zijn op de radar, waardoor de radarwaarneming bemoeilijkt kon worden. Door zo te navigeren, heeft hij niet alleen de afstand tot de CEMSEA III vergroot, maar daarbij juist ook een groot risico genomen. Het kon namelijk niet uitgesloten worden dat er ander scheepvaartverkeer in de zuidwestelijke richting voer dat niet op de radar zichtbaar was en door het beperkte zicht ook niet tijdig visueel ontdekt kon worden.
2. Ondanks slecht zicht vanwege zware sneeuwval en het varen in een tegengestelde verkeersbaan van een VSS, was er geen uitkijk op de brug aanwezig.

De eis van de inspecteur was om de kapitein een onvoorwaardelijke geldboete van € 1.750,00 op te leggen. De inspecteur sloot daarbij aan bij de transactie die het Openbaar Ministerie (OM) zou aanbieden.

De kapitein erkende dat hij de verkeerde verkeersbaan was opgegaan. Hij had dat gedaan, omdat er volgens hem geen verkeer binnenkwam op de andere verkeersbaan en hij zo een minimale afstand van 0,5 nm kon aanhouden ten opzichte van een ander schip, de CEMSEA III. Achteraf gezien vond hij dat het beter zou zijn geweest als hij zou hebben besloten om even te vertragen om een veilige afstand te bewaren of om een rondtorn over bakboordzijde te maken alvorens het TSS in te gaan, waardoor de afstand groter zou zijn geworden. De kapitein vond dat hij zich ten onrechte had geconcentreerd op handhaven van alleen een veilige CPA. Hij betwistte dat er geen uitkijk was op de brug. De uitkijk stond niet in het logboek genoteerd, maar was er volgens hem

wel. Hij voerde aan dat het ook een les voor hem was om nauwgezet te zijn bij het invoeren van gegevens in het logboek.

Het Tuchtcollege vond het eerste element van het bezwaar gegrond en het tweede ongegrond (want niet bewezen).
Wel bewezen was dat de ervaren kapitein er bewust voor had gekozen om in de verkeerde verkeersbaan te gaan varen en daarbij onvoldoende rekening had gehouden met het beperkte zicht en met mogelijke storing op de radar door zware sneeuwval. De kapitein had dit zelf erkend en achteraf aangegeven dat hij op andere manieren had kunnen en moeten uitwijken voor de CEMSEA III. Hij had snelheid kunnen minderen en de CEMSEA III kunnen laten passeren.
Ook omdat de inspecteur had aangegeven dat het tweede element van het bezwaar niet had bijgedragen tot het bepalen van de hoogte van de boete, leidde het niet bewezen zijn van het tweede bezwaar niet tot verlaging van de door de inspecteur geëiste boete. Het Tuchtcollege legde de kapitein een onvoorwaardelijke geldboete op van € 1.750,00. De kapitein ging daarmee akkoord.

MUNTGRACHT

UITSPRAAK VAN 9 AUGUSTUS 2024
NR. 9 VAN 2024
ZAAK 2023.V14-MUNTGRACHT

Betrokkene: eerste stuurman

Deze zaak ging over het vrachtschip Muntgracht dat op 10 oktober 2022 bij het aanlopen van de haven van Darwin, Australië, een boei had geraakt. Daarbij was de boei klem komen te zitten tussen de scheepsromp en het roer en had het schip de boei, inclusief ketting en betonblok, meegesleept naar de afmeerlocatie in de haven. In de ruim twee uur tussen de aanvaring en het afmeren had de kapitein alleen gemerkt dat het schip 1 à 1,5 knoop langzamer voer dan gebruikelijk. Pas toen de bemanning met behulp van een monkeyladder de buitenzijde van het achterschip ging inspecteren, werd de boei ontdekt.

Het bezwaar van de inspecteur tegen de eerste stuurman bestond uit de volgende elementen:
1. In het voyage plan werd een sterke stroming genoemd. Hij had onvoldoende rekening gehouden met de actuele stroming.
2. Hij had niet tijdig opgemerkt dat er een aanzienlijk verschil was tussen de koers over de grond en de kompaskoers (heading) van het schip.
3. Er was geen uitkijk op de brug, ondanks dat het donker was.
4. Na de aanvaring had hij niet opgemerkt dat de rode boei ‘verdwenen’ was.

De eis van de inspecteur was om de eerste stuurman een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen voor een periode van zes weken, waarvan twee weken voorwaardelijk.

De eerste stuurman erkende een navigatiefout te hebben gemaakt, met de aanvaring van de boei als gevolg. Hij erkende ook alle elementen van het bezwaar.
Het Tuchtcollege vond het bezwaar gegrond en legde de eerste stuurman voor zes weken ontzegging van de vaarbevoegdheid op. Omdat de eerste stuurman relatief weinig ervaring had en aangaf dat hij van het ongeval had geleerd, legde het Tuchtcollege een deel van de ontzegging voorwaardelijk op, waarmee de maatregel gelijk was aan de eis van de inspecteur.

Volgens het Tuchtcollege moest het ervoor worden gehouden dat de eerste stuurman onvoldoende rekening had gehouden met de actuele stroming en niet tijdig had opgemerkt dat er een aanzienlijk verschil was tussen de koers over de grond en de kompaskoers (heading) van het schip. Ook had hij niet gezorgd voor een uitkijk op de brug, terwijl die essentieel was voor de vaarsituatie. Tot slot had hij zich niet vergewist van de gevolgen van de aanvaring, waardoor hij niet had opgemerkt dat de rode boei “verdwenen” was en met ketting en betonblok en al door het schip werd meegenomen.
Als excuus kon niet gelden dat er een ander schip aankwam. Gelet op de onderlinge afstand tussen beide schepen deed zich geen aanvaringssituatie voor en kon de Muntgracht eerder meer stuurboord uitgaan om zo te anticiperen op een verschil tussen de koers over de grond en de kompaskoers (heading). De eerste stuurman had alleen op zicht (en intuïtie) genavigeerd. Dat

was niet voldoende en leidde tot een lack of situational awareness. Bij een adequate gebruikmaking van de aanwezige nautische instrumenten waren er genoeg mogelijkheden om – rekening houdende met de actuele stroming - bij het aanlopen van de haven een koers te varen waarbij de boei zou zijn ontweken, ook bij aanwezigheid van andere binnenkomende schepen. De boei had geplot kunnen zijn en verder had hij de radar overlay, de parallel index line en de radar ground-stabilized mode kunnen gebruiken (in plaats van de sea-stabilized mode). Hij had geen, althans onvoldoende gebruik gemaakt van de ECDIS. Hij had een safety frame rondom het schip kunnen instellen, en kunnen zorgen dat de boeien buiten de route corridor (x track error)- de groene en de rode lijn - hadden gelegen, zodat hij had kunnen zien waar hij wel en niet kon varen, waarbij dan bij verkeerd varen het ECDIS alarm zou zijn afgegaan.
Volgens het Tuchtcollege behoort het op een goede manier gebruikmaken van de nautische apparatuur tot de basisvaardigheden van een officier. De koers van de Muntgracht liep rechtstreeks tussen het boeienspan 1 en 2. Ter voorkoming van een aanvaring had de eerste stuurman ruim voor het boeienspan op de koerslijn aangegeven in de reisvoorbereiding kunnen aansturen, waardoor hij beter had kunnen zien dat de stroom het schip over bakboord wegzette.
Daarbij komt dat hij er niet voor had gezorgd dat er uitkijk op de brug was, terwijl het aanlopen van een haven bij uitstek een potentieel gevaarlijke situatie was waarbij de bezetting op de brug op orde moest zijn.
Als gevolg van het handelen/nalaten van de eerste stuurman was het schip tegen de boei gevaren. Hij had verklaard dat hij het moment van de aanvaring kon horen en dat voor hem duidelijk was dat het de boei betrof. Hij had zich ervan moeten vergewissen wat het gevolg van die aanvaring was en daarbij moeten controleren of de boei er nog lag. In plaats daarvan hoopte hij dat er niets ernstigs was gebeurd en was hij twee uur doorgevaren met de boei tussen de scheepsromp en het roer. Doorvaren na een aanvaring was niet alleen laakbaar, maar ook strafbaar.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het Tuchtcollege dat een volledige reisvoorbereiding te allen tijde van eminent belang is, dus ook bij deviaties van een tevoren geplande route, zoals in dit geval het terugkeren van een feitelijke ankerplaats naar die route. Het Tuchtcollege vergeleek in dit verband het gebruik om een reisvoorbereiding te maken voor verplaatsingen binnen een haven (van havenbassin naar havenbassin). Volgens het Tuchtcollege is de ECDIS hiervoor bij uitstek geschikt, omdat deze automatisch een route-check kan maken, waarop dan kan worden geanticipeerd.

JORIS SENIOR ARM18

UITSPRAAK VAN 30 OKTOBER 2024
NR. 10 VAN 2024
ZAAK 2024.V5-JORIS SENIOR ARM18

Betrokkene: stuurman

Deze zaak ging over de aanvaring in de nacht van woensdag 28 op donderdag 29 september 2022 van het Nederlandse visserschip Joris Senior, vismerk ARM 18, met de voor anker liggende tanker Golden Daisy (hierna de tanker). Dit gebeurde in ankergebied 8, ten noorden van de aanloop naar IJmuiden. De ARM 18 was na een week vissen op de Noordzee stomende naar IJmuiden. De tanker liep bij de aanvaring een gat in de sludge tank op. Er is circa 2 m3 sludge uitgestroomd in zee. De ARM 18 zelf liep schade aan de voorsteven op. Alle schades bevonden zich ruim boven de waterlijn. Er deden zich geen persoonlijke ongelukken voor.
De stuurman was aangemonsterd als plaatsvervangend schipper en was ten tijde van de aanvaring officier van de wacht.

Het bezwaar van de inspecteur tegen de stuurman bestond uit de volgende elementen:
1. hij had gedurende circa vijf minuten de brug verlaten, terwijl er niemand anders op de brug was;
2. hij had een onjuiste beoordeling met betrekking tot aanvaringsrisico's gemaakt alvorens de brug te verlaten voor toiletbezoek;
3. hij had niet de schipper gewekt, terwijl het daar toch al min of meer tijd voor was;
4. mede als gevolg van bovenstaande bezwaren had de aanvaring kunnen plaatsvinden.

De eis van de inspecteur was om de stuurman een geldboete van € 3000,00 op te leggen, waarvan € 1000,00 euro voorwaardelijk.

Betrokkene erkende alle bezwaren van de inspecteur.

Het Tuchtcollege vond het bezwaar gegrond en legde de stuurman een boete op van € 3.000,00. Omdat de stuurman een boete had gehad van € 1.500,00 van de officier van justitie (omdat hij niet bevoegd was om als plaatsvervangend schipper op te treden op het schip), hij vanwege zijn gezondheid niet kon werken en een operatie voor de boeg had (onder meer door letsel dat hij had overgehouden aan het ongeval) en hij alleenverdiener was en thuiswonende kinderen had, zag het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat een deel van de boete (€ 1.500,00) voorwaardelijk werd opgelegd.

Volgens het Tuchtcollege was sprake van zeer onzeemanschappelijk gedrag, waarbij het veel erger had kunnen aflopen. Op het moment van de aanvaring was de stuurman officier van de wacht. Hij was alleen op de brug. Er was geen uitkijk. De schipper was te kooi gegaan en zo ook de rest van de bemanning. De schipper had na het vissen de reisvoorbereiding gemaakt. Volgens de uitgezette route zou ten noorden van het ankergebied naar IJmuiden worden gevaren. Betrokkene had ervoor gekozen om van de uitgezette koers af te wijken en door het ankergebied te varen. Daar is

hij tegen de voor anker liggende tanker gevaren. Naar zijn zeggen had hij vlak voor de aanvaring de brug verlaten voor een toiletbezoek. Voordien had hij al wel de tanker waargenomen. Hem had duidelijk moeten zijn dat, varend door het ankergebied, voortdurende alertheid op de brug geboden was. Voorafgaand aan het gestelde toiletbezoek had hij daarom de schipper naar de brug moeten roepen. Dat had in dit geval eens te meer voor de hand gelegen nu (ongeveer) de positie was genaderd waarop de schipper sowieso volgens afspraak moest worden geroepen. Betrokkene mocht er niet vanuit gaan dat zich geen aanvaringsgevaar kon ontwikkelen bij een op 0,3 mijl afgestelde CPA. Rekening had moeten worden gehouden met de invloed van wind en stroming.

Als aandachtspunt voor de praktijk noemde het Tuchtcollege dat aanvaringen op de terugreis, na een zware visweek, helaas geen onbekend verschijnsel waren en het daarom - met het oog op een veilige thuiskomst - aanbeveling verdiende om extra aandacht te schenken aan een goede/alerte brugbezetting.

STAVFJORD

UITSPRAKEN VAN 20 DECEMBER 2024
NRS. 11 EN 12 VAN 2024
ZAKEN 2024.V3 EN 2024.V4-STAVFJORD

Betrokkenen: kapitein en eerste stuurman

Deze zaken gingen over het volgende ongeval.
Op 18 februari 2024 was het vrachtschip Stavfjord onderweg van Hekkelstrand nabij Narvik naar Holmestrand in de buurt van Oslo. Het schip voer in de Noorse fjorden met een diepgang van Tgem. 6,18 meter. De route leidde halverwege de middag langs de luchthaven Bergen Flesland. Daar was om 13:55 uur de (nieuwe) eerste stuurman geland, na een vliegreis vanuit Manilla van in totaal bijna 26 uur, inclusief twee keer overstappen. Om ongeveer 15:30 uur was deze eerste stuurman met een MOB aan boord van de gaande gehouden Stavfjord gebracht. Eenmaal aan boord had hij na een korte overdracht al snel de zeewacht. Tussen 17:15 en 17:25 uur was hij afgelost om te eten. Om ongeveer 18:58 uur vond een gronding plaats op de positie 59 53 50.4N, long 005 31 43.2E (Noorwegen), waarbij de Stavfjord met een koers van 143 graden en een snelheid van rond de 10,5 knoop met de boeg tegen een rots bij de oever voer. De eerste stuurman sliep op dat moment; naar zijn inschatting was hij mogelijk circa 20 minuten voor de gronding in slaap gevallen. Hij was alleen op de brug en het wachtalarm stond uit. Na de gronding met het voorschip kwam het schip achteruit, waarbij het achterschip de rotsen raakte. Door de aanvaring liep de voorpiek ballastwatertank van de Stavfjord vol water. Ook was er schade aan de stuurinrichting en de schroef. Dezelfde avond werd de Stavfjord naar het nabijgelegen Eldoyane (Stord) gesleept.

DE KAPITEIN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de kapitein bestond uit de volgende elementen.
1. Hij had er niet voor gezorgd dat de (nieuwe) eerste stuurman voldoende uitgerust en anderszins geschikt was om dienst te doen bij aanvang van de wacht.
2. Omdat de nieuwe eerste stuurman niet voldoende was uitgerust, kon hij in slaap vallen. Mede daardoor had de gronding plaatsgevonden.

De eis van de inspecteur was ontzegging van de vaarbevoegdheid voor vier weken of opleggen van (alleen) een geldboete.

De kapitein voerde aan dat:
- hij niet op de brug was toen het ongeval plaatsvond;
- hij niet de wacht had (alleen in een adviserende hoedanigheid);
- de eerste stuurman waarschijnlijk meer ervaring had in dit specifieke gebied dan hij;
- de eerste stuurman volgens de rusturen van het schip volledig uitgerust was;
- hij niet aan iedereen die aan boord kwam hoefde te vragen wat zij hadden gedaan in hun vrije tijd en het schip geen rustregistratie bijhield van de bemanning voordat ze op de bemanningslijst stonden;

- hij misschien wel vijfenveertig minuten tot een uur met de eerste stuurman had gesproken toen hij aan boord kwam en hij had geoordeeld dat hij geschikt was voor de wachtdienst;
- als de eerste stuurman zich te moe voelde om de wacht op zich te nemen, hij hem daarvan onmiddellijk op de hoogte had moeten stellen;
- bij het ongeval niemand gewond raakte en geen schade was ontstaan aan andere schepen, installaties of infrastructuur.

Het Tuchtcollege vond het bezwaar gegrond. Omdat het Tuchtcollege de kapitein gelijk gaf dat hier ook sprake was van een eigen verantwoordelijkheid van de eerste stuurman, die ook zelf had moeten inzien dat hij onvoldoende uitgerust was om onder deze omstandigheden op verantwoorde wijze de wacht op zich te nemen en dit daarom duidelijk kenbaar had moeten maken en omdat de gevolgen van het ongeval relatief beperkt waren gebleven en de kapitein niet meer onder de Nederlandse vlag voer, legde het Tuchtcollege de kapitein een geldboete op van
€ 2.500,00.

Volgens het Tuchtcollege draaide het in deze zaak niet om de vraag of de kapitein aan ieder bemanningslid dat aan boord kwam zou moeten vragen wat dit bemanningslid in zijn vrije tijd had gedaan en ook niet of rusturen moesten worden bijgehouden van bemanningsleden die nog niet waren aangemonsterd. In dit geval moest er immers van worden uitgegaan dat de kapitein ermee bekend was dat de eerste stuurman kort voor aanvang van zijn wacht een lange reis vanuit een ander werelddeel achter de rug had: een vliegreis van Manilla naar Bergen, inclusief 2 keer overstappen, van bijna 26 uur, exclusief het voor- en na traject. De kapitein had moeten beseffen dat dan tijdens de aansluitende wacht de vermoeidheid (ineens) kon toeslaan. Het Tuchtcollege verwees in dit verband ook naar het antwoord van het scheepsmanagement op de vraag van de inspecteur in hoeverre de eerste stuurman uitgerust was toen hij aan boord kwam en al snel aan zijn wacht begon: “Hij komt van Manilla naar Bergen, zal naar mijn idee niet topfit zijn” en naar het antwoord op de vraag wat aan boord de procedures waren om ervoor te zorgen dat iemand die net aan boord was, uitgerust was als zijn/haar wachtdienst begon: “Geen procedure voor die situatie, wordt nu verbeterd”. Het Tuchtcollege vond het daarom niet juist om de eerste stuurman kort na zo’n lange reis, zonder verdere adequate brugbezetting, in het donker, varend door de fjorden, de wacht te laten vervullen, terwijl bovendien het wachtalarm uit stond en zo ook de ECDIS-waarschuwing. Als de eerste stuurman (nog) geen vermoeide indruk op de kapitein maakte toen hij hem na het aanmonsteren sprak, was dat geen voldoende garantie dat de vermoeidheid niet daarna, tijdens de werkzaamheden, kon opspelen. Los daarvan strookte die waarneming van de kapitein niet met hoe de eerste stuurman zijn toestand zelf omschreef, namelijk dat hij slechts een beetje uitgerust was bij aanvang van zijn wachtdienst.
Het Tuchtcollege overwoog verder dat vermoeidheid een bekende oorzaak was van ongevallen op zee en dat het bekend mocht worden verondersteld dat een lange reis vanuit een ander werelddeel naar het schip, kon leiden tot vermoeidheid en het daardoor wegdommelen tijdens aansluitende, routinematige, werkzaamheden. Het Tuchtcollege wees op de Guidelines on Fatigue van het Maritime Safety Committee (MSC) van de International Maritime Organization (IMO), MSC.1/Circ. 1598 en de voorgaande versies. Hiermee diende dan ook rekening te worden gehouden bij het organiseren van de werkzaamheden. Dat was niet gebeurd en daarvan trof ook de kapitein een ernstig verwijt. Wat de kapitein verder had aangevoerd deed daar niet aan af.

DE EERSTE STUURMAN

Het bezwaar van de inspecteur tegen de eerste stuurman bestond uit de volgende elementen.

1. Hij was onvoldoende uitgerust om dienst te doen bij aanvang van de wacht en had dat niet laten weten aan de kapitein.
2. Hij had het BNWAS niet aangezet toen hij de zeewacht had.
3. Hij had de uitkijk voor een andere taak van de brug gestuurd.
4. Ondanks dat de audible alerts van de ECDIS geen vervanging zijn van het BNWAS verweet de inspecteur de eerste stuurman dat die audible alerts switched off stonden (silence mode).
5. Mede door (de combinatie van) deze omstandigheden was hij in slaap gevallen, werd hij niet gewekt en kon de gronding plaatsvinden.

De eis van de inspecteur was ontzegging van de vaarbevoegdheid voor vier weken.
Op het eerste onderdeel van het bezwaar na, erkende de eerste stuurman de juistheid van het bezwaar.

Het Tuchtcollege vond het bezwaar gegrond en legde de eerste stuurman vier weken schorsing van de vaarbevoegdheid op.

Volgens het Tuchtcollege had de (ervaren) eerste stuurman zich ervan bewust moeten zijn dat hij gedurende een urenlange wachtdienst, zo kort na een lange reis, overmand kon worden door de slaap, mogelijk door een slaaptekort. Het Tuchtcollege wees ook in de zaak tegen de eerste stuurman op de circulaire MSC.1/Circ. 1598 – Guidelines on Fatigue, speciaal op het punt van de jet lag. Eens te meer nu er in het donker door een moeilijk vaargebied (de fjorden) werd gevaren had er – ook bij de eerste stuurman het besef moeten zijn dat voortdurende waakzaamheid geboden was, terwijl hij nu juist in een toestand verkeerde waarin, objectief gezien, (reis)vermoeidheid hem parten kon gaan spelen. Onder meer om die reden had hij niet als enige officier op de brug deze wachtdienst moeten gaan vervullen. Als voldoende excuus kon volgens het Tuchtcollege niet gelden dat ook de kapitein bekend was met de lange reis die hij voorafgaande aan zijn wachtdienst had gemaakt. Daarbij miskende de eerste stuurman volgens het Tuchtcollege de eigen verantwoordelijkheid van een dienstdoend officier van de wacht. Bijzonder kwalijk vond het Tuchtcollege ook dat hij de BNWAS, die naar hij wist uitstond, niet had aangezet en hij de ECDIS in de silence mode had laten staan, terwijl het goed functioneren van die alarmen extra belangrijk was in de gegeven omstandigheden (waaronder: één officier op de brug, die bovendien net een erg lange reistijd achter de rug had; uitkijk naar beneden gestuurd; varend in het donker door de fjorden).

Als aandachtspunten voor de praktijk noemde het Tuchtcollege in beide zaken het belang van het onderkennen van vermoeidheidsfactoren bij de indeling en het vervullen van wachtdiensten. Tot die factoren behoren ook een lange reistijd voorafgaand aan het aanmonsteren. Daarnaast blijft het (voorgeschreven) gebruik van alarmsystemen en van een uitkijk van essentieel belang.

SAMENSTELLING TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART IN 2024

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
Raadsheer plaatsvervanger gerechtshof Den Haag
Lector Maritime Law aan het Maritiem Instituut Willem Barentsz

LEDEN

A. Aalewijnse
Hoofdwerktuigkundige

E.R. IJssel de Schepper
Kapitein

T.W. Kanders
Kapitein

C. Kuiken
Scheepsofficier

S. Kramer
Schipper ter zeevisserij

O.F.C. Magel
Kapitein

R.A. Oppelaar
Kapitein

R.E. Roozendaal
Kapitein

C.R. Tromp
Kapitein

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

W.A. Barten
Hydrograaf

J. Berghuis
Kapitein

R.M. Boeijen
Hoofdwerktuigkundige

J.K.J. Bout
Schipper ter zeevisserij

V.C. Engel
Kapitein

R.J.N. de Haan
Registerloods

A.J. de Heer
Voormalig Reder

H.J. IJpma
Oud-Schipper ter zeevisserij

N.P. Kortenoeven-Klasen
Hydrograaf

H.H. Pannekoek
Kapitein

S.W. Postma
Kapitein/Noordzeeloods

D. Roest
Kapitein

R.H.P. Ruigrok
Registerloods

H. Schaap
Oud-Schipper ter zeevisserij

C.J.M. Schot
Reder

P.H.G. Schonenberg
Scheepsofficier

J.J. Spaan
Waterbouwkundige

A.W. Taekema
Kapitein

E. E. Zijlstra
Waterbouwkundige

SECRETARIS

V. Bouchla

PLAATSVERVANGENDE SECRETARISSEN

E.M. Dooting

K. de Ridder tot 1 juli 2024

Fanny Pietersma-Smit vanaf 1 juli 2024

SECRETARIAAT

E. Doeven