



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN 5 JULI
2019 IN DE ZAAK NR 2018.V.13 – THAMESBORG (NR. 3 VAN 2019)**

Op het verzoek van:

de Minister van Infrastructuur en Waterstaat te Den Haag,
verzoeker,
gemachtigde: ing. K. van der Wall,
inspecteur ILT/Scheepvaart te Zwijndrecht,

tegen

R. Y.,
betrokkene,
raadslieden: mr. T. Jumelet en mr. O. Yesildag

1. Het verloop van de procedure

Op 13 augustus 2018 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart, gericht tegen betrokkene als kapitein van het Nederlandse zeeschip Thamesborg. Bij het verzoekschrift waren 22 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennisgegeven van het verzoekschrift met bijgevoegd een afschrift van het verzoekschrift met bijlagen en met de mededeling aan betrokkene dat deze de mogelijkheid had een verweerschrift in te dienen.

Op 12 december 2018 is van de raadsman van betrokkene een verweerschrift ontvangen. Bij het verweerschrift waren 2 bijlagen gevoegd.



De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 24 mei 2019 om 10.00 uur in de lokalen van het Tuchtcollege te Amsterdam.

De ILT en betrokkene – laatstgenoemde zowel bij aangetekende brief als per gewone post – en zijn raadsman zijn opgeroepen om dan op de zitting van het Tuchtcollege te verschijnen.

De zitting heeft plaatsgevonden op 24 mei 2019. Voor verzoeker zijn ter zitting verschenen inspecteur voor de scheepvaart, ing. K. van der Wall, vergezeld van inspecteur S.E. Bakker. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadslieden.

2. Het verzoek

Aan het verzoek is – verkort weergegeven – het navolgende ten grondslag gelegd.

Op vrijdag 16 maart 2018 voer het geladen en onder Nederlandse vlag varende schip Thamesborg in ijs konvooi in de Baltische Zee. Het konvooi bestond uit de Zweedse ijsbreker “Ymer”, het onder Cyprus vlag varende vrachtschip “Mario L” en daarachter als laatste de Thamesborg.

Rond 15:00 LT werd het ijs dikker en, na een eerste vaartvermindering van de Mario L, kwam dit schip vast te zitten in het ijs. Ondanks pogingen vanaf de Thamesborg om tijdig te stoppen en/of uit te wijken, vond er een aanvaring plaats tussen de Thamesborg en de Mario L.

De aanvaring gebeurde met weinig vaart, maar toch verloor de Mario L haar “free fall lifeboat” en liep de Thamesborg boven de waterlijn een klein scheurtje op. Niemand raakte gewond.

Het ongeval werd via het klassebureau aan ILT gemeld.

Op het moment van het voorval was betrokkene kapitein van de Thamesborg en op wacht op de brug.



Tijdens het onderzoek is volgens inspecteur Schipper door betrokkene op diverse momenten verklaard zonder dat hem de cautie werd aangezegd. Daarom is het naar oordeel van inspecteur Schipper niet toegestaan om de betrokkene op basis van het gestelde en gevoegde in het verzoekschrift tuchtrechtelijke maatregelen op te leggen. De inspecteur verzoekt het Tuchtcollege uitsluitend uitspraak te doen over de vraag of deze aanvaring te wijten was aan het niet naleven van de norm van goed zeemanschap, zoals gesteld in de Wet Zeevarenden.

3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de inspecteur heeft betrokkene onvoldoende uitkijk gehouden waardoor de plotselinge vaartvermindering van de Mario L te laat werd opgemerkt; of onvoldoende afstand gehouden waardoor tijdig afstoppen onmogelijk was.

Wanneer het Tuchtcollege tot de slotsom zou komen dat dit de oorzaak van de aanvaring is geweest, dan dient volgens de inspecteur de vraag zich aan of de betrokkene akkoord had moeten gaan met de positie in het konvooi en/of de snelheid die werd aangehouden. Immers, uit de foto's blijkt onder andere dat de Mario L veel smaller was dan Thamesborg en mogelijk minder goed in staat was om het spoor van de ijsbreker lang genoeg open te houden voor Thamesborg, waardoor deze korter achter de Mario L moest varen.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene heeft – samengevat – aangevoerd dat de ijsbreker niet de juiste instructies heeft gegeven over de afstand en de snelheid. Als die wel waren gegeven, was het ongeval volgens betrokkene niet gebeurd.

Raadsman van betrokkene heeft twee formele vragen aan de orde gesteld. In de eerste plaats is volgens hem de vraag of er een belang voor de beroepsgroep is bij behandeling van de zaak. In de tweede plaats is volgens de raadsman de vraag of op basis van verklaringen waarvoor geen cautie is afgegeven, een uitspraak kan worden gedaan in het belang van de



beroepsgroep. Voorts heeft de raadsman betwist dat aan boord van de Thamesborg onvoldoende uitkijk werd gehouden of een te hoge snelheid werd aangehouden. Betrokkene heeft volgens zijn raadsman niet gehandeld in strijd met de norm van goed zeemanschap.

5. De beoordeling van het verzoek

A. Uit het verzoekschrift blijkt het volgende.

Het onder Nederlandse vlag varende zeeschip Thamesborg van rederij Wagenborg heeft een lengte over alles van 172m en een 7500 kW Wärtsilä 6L46F hoofdmotor. Het schip heeft ijssklasse F/S 1A en is uitgerust met een verstelbare schroef.

De inspecteur heeft in het onderzoek tegen betrokkene de positielijst en weergave op kaart van de Thamesborg en van de Ymer aan het EMSA-systeem IMDatE onttrokken. Deze zijn opgenomen in bijlagen 6 en 7 bij het verzoekschrift.

In het lopende onderzoek werden door de inspecteur, per mail en via Wagenborg op diverse momenten (aanvullende) vragen aan de betrokkene gesteld en door hem beantwoord. De betreffende mailwisseling is als bijlage 8 aan het verzoekschrift toegevoegd. Daarbij werd tevens de volgende informatie ontvangen, toegevoegd als bijlagen 9 t/m 18 aan het verzoekschrift:

- Schaderapport Thamesborg;
- Master Statement van de betrokkene;
- Schermafdrucken uit de ECDIS van Thamesborg;
- Kopie bemanningslijst Thamesborg;
- Passage Plan Thamesborg;
- Voyage planning for ECDIS;
- Kopie Scheepsjournaal Thamesborg;
- Procedure Winter Navigation Wagenborg;
- Wheelhouse Poster Thamesborg;
- Report of Sea Trial Thamesborg.



Verder werd(en) door de inspecteur, blijktens bijlagen 19 t/m 22 bij het verzoekschrift,

- De folder Winter Navigation 2017–2018 van de Swedish Maritime Administration gedownload;
- Relevante pagina's uit het boekwerk "The ICE NAVIGATION manual" van House, Lloyd, Toomey and Dickins gekopieerd;
- Via mail een verklaring van de kapitein van de ijsbreker Ymer opgevraagd die vervolgens in het Nederlands is vertaald;
- Het Kiwa verzocht om een kopie van het vaarbevoegdheidsbewijs van de betrokkene.

B. In een verklaring van betrokkene (bijlage 10 bij het verzoekschrift) is – samengevat weergegeven – onder meer het volgende vermeld: de ijsbreker Ymer informeerde ons rond 15.00 lokale tijd dat de ijsdikte toenam en dat Mario L mogelijk vast kon raken. Wij minderden meteen vaart. De afstand tussen de Thamesborg en de Mario L is ongeveer 4 kabels. Na een paar minuten, ongeveer om 15.05 uur, ontdekten we dat de snelheid van Mario L afneemt en later vastraakt. Terwijl haar snelheid afneemt, zetten wij de pitch op nul, en probeerden wij vol achteruit te gaan maar ons schip was vol geladen en te zwaar, de afstand was dus niet voldoende om een aanvaring met Mario L te voorkomen. Mario L verloor de free fall lifeboat (FFB) en de FFB davit. De Thamesborg kreeg een scheur in de romp met een lengte van 31 cm en een breedte van 5 cm.

C. In een verklaring van de kapitein van de ijsbreker Ymer (bijlage 21 bij het verzoekschrift) is onder meer weergegeven dat in een wat moeizamer gedeelte de snelheid van Mario L ineens sterk daalde, waarop de dienstdoende stuurman van de ijsbreker aan Thamesborg mededeelde dat zij vaart moest minderen omdat Mario L nog nauwelijks enige snelheid had terwijl Thamesborg op dat moment meer dan 10 knopen voer. Uit de Positielijst en kaart IMDatE Thamesborg (bijlage 6 bij het verzoekschrift) blijkt ook dat de Thamesborg vlak voor de aanvaring met een snelheid van ongeveer 10 knopen voer.



D. Betrokkene heeft ter zitting – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

Betrokkene is het eens met de aan hem door de voorzitter voorgelegde feiten dat hij op vrijdag 16 maart 2018 als kapitein van het onder Nederlandse vlag varende schip Thamesborg in ijs konvooi voer in de Baltische Zee. Het konvooi bestond uit de Zweedse ijsbreker “Ymer”, het onder Cyprus vlag varende vrachtschip “Mario L” en daarachter als laatste de Thamesborg. Betrokkene is het ook eens met de hem voorgelegde feiten dat rond 15:00 LT het ijs dikker werd en, na een eerste vaartvermindering van de “Mario L”, dit schip vast kwam te zitten in het ijs waarna, ondanks pogingen vanaf de Thamesborg om tijdig te stoppen en/of uit te wijken, er een aanvaring plaatsvond tussen de Thamesborg en de Mario L. De aanvaring gebeurde met weinig vaart, maar toch verloor de “Mario L” haar “free fall lifeboat” en liep de Thamesborg boven de waterlijn een klein scheurtje op. Niemand raakte gewond.

Betrokkene heeft voor het eerst in ijs gevaren begin 2000. In totaal heeft hij voorafgaand aan het incident ongeveer tien keer in ijs gevaren, waarvan drie keer als kapitein.

Bij de aanvang van het konvooi kreeg betrokkene instructie van de ijsbreker in welke volgorde het konvooi moest worden opgebouwd. Mario L volgde de ijsbreker en de Thamesborg was het laatste schip van het konvooi. Er waren volgens betrokkene geen instructies van de ijsbreker over de afstand tussen de schepen, behalve dat de schepen op veilige afstand op snelheid moesten varen. De afstand tussen de boeg van de Thamesborg en Mario L was ongeveer 600 meter. Volgens betrokkene zou een grotere afstand het risico meebrengen dat het schip in het ijs zou komen vast te zitten.

De heer van der Laan vraagt of er een roerganger aan boord was, met andere woorden of het schip manueel of automatisch (met autopilot) werd bestuurd. Betrokkene antwoordt dat er een tweede stuurman was. De tweede stuurman stond aan het roer. Betrokkene deed visueel de waarneming.



De tweede stuurman hield de afstand in de gaten. Het radar beeldscherm was voor de tweede stuurman. Ook betrokkene keek op de radar. De AIS gegevens van de Mario L en de Ymer waren volgens betrokkene zichtbaar op het radar beeldscherm. Betrokkene bediende de telegraaf. Ieder moment kon hij het schip laten manoeuvreren.

De voorzitter vraagt op welk moment besloten werd het schip achteruit te laten gaan. Betrokkene geeft aan dat men dat deed toen de Mario L vast kwam te zitten in het ijs.

De heer van der Laan vraagt betrokkene over de tijdsduur van vol vooruit naar vol achteruit varen. Van pitch tot stilstand en de pitch vol achteruit zetten duurt volgens betrokkene 3-5 minuten doordat het schip ook zwaar beladen was.

De voorzitter vraagt of men heeft overwogen de boeg in het ijs te zetten. Betrokkene beaamt dit. Hij wijst daarbij op de rechter afbeelding in figuur 9.18 uit de ICE NAVIGATION manual.

De heer van der Laan vraagt of de Thamesborg een links of rechts draaiend schip bij achteruit slaan, is. Betrokkene antwoordt dat de boeg naar rechts gaat bij achteruit slaan.

De heer Kuiken vraagt welke methode wordt gebruikt om de afstand tot de voorganger te bepalen. Betrokkene antwoordt dat hij daarvoor de radar met de variable afstands ring (range ring) gebruikt.

De heer Kuiken vraagt of de rusturen voorafgaande aan het ongeval gepland zijn en in overeenstemming met de internationale bepalingen. Betrokkene antwoordt dat dat inderdaad zo is. Er was ook een volledig bemanningsteam aan boord volgens betrokkene. Volgens hem begon het konvooi om 14 uur te varen en had hij daarvoor rust genomen.

De voorzitter haalt bijlage 10 aan. In de verklaring van betrokkene staat dat de pitch op nul werd gezet, maar dat de afstand niet voldoende was om de aanvaring te voorkomen. Betrokkene blijft bij zijn verklaring. De Mario L was vaart aan het verminderen en er was op de Thamesborg geen bericht ontvangen van de Mario L. Als men hen eerder op de hoogte had gesteld dan was men op de Thamesborg eerder vaart gaan minderen volgens betrokkene.



De voorzitter vraagt of betrokkene na het incident nog in ijs konvooi heeft gevaren. Betrokkene beaamt dit. Het incident heeft wel invloed gehad op betrokkene. De rederij heeft hem naar een cursus over varen in ijs gestuurd, genaamd Arctic Navigation. Betrokkene geeft aan dat hij nu meer let op welke afstand en snelheid moet worden aangehouden. Betrokkene wil duidelijke instructies van de ijsbreker wat een veilige afstand is. Betrokkene houdt nu nauwer contact met de leider van het konvooi.

De reden van het ongeluk is volgens betrokkene geweest dat er onvoldoende communicatie is geweest. Nu zou hij, met de nieuwe kennis die hij heeft, het anders doen. Door de cursus gaat betrokkene nu beter de communicatie gebruiken om goede en duidelijke instructies te hebben. Volgens betrokkene zou het goed zijn geweest als hij de cursus eerder had gevolgd.

De inspecteur geeft aan dat de vraag is wat de aanleiding is geweest voor de aanvaring. Het Tuchtcollege wordt gevraagd een oordeel te geven of er onvoldoende uitkijk of onvoldoende afstand werd gehouden.

De inspecteur vraagt zich af of betrokkene de opdracht heeft gekregen op volle kracht te varen. De maximale snelheid van Mario L is minder hard dan de Thamesborg. Betrokkene heeft volgens de inspecteur aangegeven dat hij maximaal voer. Betrokkene antwoordt hierop dat hij net zo hard voer als de Mario L om dezelfde afstand tussen beide schepen te bewaren. Dit om te voorkomen in de ijsmassa vast te komen zitten.

De inspecteur merkt op dat betrokkene opdracht had gekregen om op vaste afstand tussen beide schepen te varen. Betrokkene antwoordt dat de enige instructie was op veilige afstand de Mario L te volgen.

De raadsman geeft aan dat betrokkene op zijn telefoon foto's van de situatie op het moment van aanvaring heeft. Betrokkene laat de foto's zien.

De raadsman vraagt aan betrokkene hoe het afstand houden bepaald wordt. Betrokkene antwoordt dat men de instructies volgt van de ijsbreker. Maar er waren geen instructies van de ijsbreker. De snelheid moest worden terug genomen en dat heeft hij gedaan.



6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Het Tuchtcollege is van oordeel dat er een belang is voor de beroepsgroep bij een uitspraak over de vraag of deze aanvaring te wijten was aan het niet naleven van de norm van goed zeemanschap, zoals gesteld in de Wet Zeevarenden. Een uitspraak over de toepassing van de norm van goed zeemanschap in ijs konvooi kan bijdragen aan de veiligheid van de beroepsgroep bij het varen in ijs konvooi. Ondanks het feit van het ontbreken van de cautie tijdens het onderzoek door de inspecteur kan het Tuchtcollege een uitspraak doen in het belang van de beroepsgroep. Het Tuchtcollege doet deze uitspraak op basis van hetgeen betrokkene ter zitting heeft verklaard nadat de cautie is gegeven en op basis van stukken anders dan verklaringen die betrokkene heeft gegeven tijdens het onderzoek door de inspecteur.

B. Op grond van de inhoud van de hiervoor weergegeven stukken en de verklaringen van betrokkene op de zitting van het Tuchtcollege is in deze zaak (met een voldoende mate van zekerheid) het navolgende gebleken.

Op vrijdag 16 maart 2018 voer het geladen en onder Nederlandse vlag varende schip Thamesborg in ijs konvooi in de Baltische Zee. Het konvooi bestond uit de Zweedse ijsbreker “Ymer”, het onder Cyprus vlag varende vrachtschip “Mario L” en daarachter als laatste de onder Nederlandse vlag varende Thamesborg.

De ijsbreker gaf bij aanvang van het konvooi de Thamesborg als instructie op veilige afstand van Mario L te blijven. Betrokkene was op de brug. De tweede stuurman was roerganger en hield de afstand tot Mario L in de gaten met behulp van de radar.

De afstand tussen de boeg van de Thamesborg en Mario L bedroeg ongeveer 600 meter. De Thamesborg voer met een snelheid van ongeveer 10 knopen. Rond 15:00 LT werd het ijs dikker en daalde de snelheid van Mario L. De ijsbreker deelde de Thamesborg mee dat dat zij vaart moest minderen. De Thamesborg probeerde vervolgens vol achteruit te gaan. Mario L kwam vast te zitten in het ijs. Ondanks pogingen vanaf de Thamesborg om tijdig te



stoppen en/of uit te wijken, vond er een aanvaring plaatst tussen de Thamesborg en de Mario L. Als gevolg van de aanvaring verloor de Mario L haar “free fall lifeboat” en liep de Thamesborg boven de waterlijn een kleine scheur op. Niemand raakte gewond.

C. Een kapitein dient op grond van artikel 55a van de Wet Zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet te handelen overeenkomstig de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer. Goed zeemanschap houdt onder meer in dat de kapitein zich houdt aan het Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972. Op grond van Voorschrift 5 van die Bepalingen moet elk schip te allen tijde goede uitkijk houden door te kijken en te luisteren alsook door gebruik te maken van alle beschikbare middelen die in de heersende omstandigheden en toestanden passend zijn ten einde een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring te kunnen maken. Voorschrift 6 van die Bepalingen vereist dat elk schip te allen tijde een veilige vaart aanhoudt zodat het juiste en doeltreffende maatregelen kan nemen ter vermijding van aanvaring en kan worden gestopt binnen een voor de heersende omstandigheden en toestanden passende afstand. Daarbij moet onder meer rekening worden gehouden met de manoeuvreerbaarheid van het schip, in het bijzonder wat betreft de afstand waarbinnen gestopt kan worden en de wendbaarheid in verband met de heersende toestanden. Elk schip dient op grond van Voorschrift 7 van genoemde Bepalingen alle beschikbare middelen te gebruiken, passend in de heersende omstandigheden en toestanden, om te bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat.

Goed zeemanschap vereist, zeker bij varen in ijs konvooi, voldoende inzet op de brug en een heldere taakverdeling ten aanzien van de navigatie, roergang en het in de gaten houden van de afstand. Aan boord van de Thamesborg was de tweede stuurman belast met zowel het sturen als het in de gaten houden van de afstand met behulp van de radar. Het uitvoeren van



verschillende taken op hetzelfde moment door dezelfde persoon bemoeilijkt het maken van een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring.

Het besluit van Thamesborg om vaart de minderen werd genomen nadat de stuurman van ijsbreker Ymer aan Thamesborg mededeelde dat zij vaart moest minderen omdat Mario L nog nauwelijks enige snelheid had. De Thamesborg was eerder vaart gaan minderen als de Thamesborg eerder op de hoogte was gesteld over de vaart vermindering van Mario L. Goed zeemanschap vereist echter dat elk schip zelf een volledige beoordeling van de situatie en van het gevaar voor aanvaring maakt.

Goed zeemanschap vereist tevens dat elk schip alle beschikbare middelen gebruikt om te bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat. In ijs konvooi vraagt dit om actieve communicatie tussen de schepen. Toen het ijs dikker werd, ontving de Thamesborg geen bericht van Mario L. Het had op de weg van de Thamesborg zelf gelegen om dan actief contact te zoeken met de ijsbreker en Mario L.

Het feit dat een schip in konvooi vaart doet niets af aan de zorg die een kapitein als een goed zeeman in acht behoort te nemen. De verantwoordelijkheid voor het houden van een goede uitkijk en veilige vaart en het bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat kan niet worden verlegd naar de ijsbreker of een ander schip in het konvooi. Het varen in ijs konvooi vraagt van de kapitein juist een actieve houding bij het houden van een goede uitkijk, veilige vaart en het bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat.

Het Tuchtcollege beantwoordt de vraag van de inspecteur of betrokkene akkoord had moeten gaan met de snelheid die werd aangehouden aldus dat betrokkene zelf verantwoordelijk is voor de snelheid die hij aanhoudt en voor het tijdig aanpassen van de snelheid als de heersende omstandigheden daarom vragen.

Het Tuchtcollege beantwoordt de vraag van de inspecteur of betrokkene akkoord had moeten gaan met de positie in het konvooi aldus dat de volgorde binnen het konvooi waarbij een kleiner schip direct achter de ijsbreker vaart en een groter schip daarop volgt een gebruikelijke volgorde is



bij varen in ijs konvooi (zie: J. Buysse, Handling Ships in First-Year Ice, 2018, p. 58). Betrokkene kon daarom akkoord gaan met de positie in het konvooi.

Het Tuchtcollege is om voornoemde redenen van oordeel dat de aanvaring tussen de Thamesborg en Mario L te wijten was aan het niet naleven van de norm van goed zeemanschap, zoals gesteld in de Wet Zeevarenden.

De gedragingen van betrokkene leveren overtreding op van het voorschrift van artikel 55a van de Wet zeevarenden in verbinding met artikel 4 lid 4 van die wet: het als kapitein/scheepsofficier handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij/zij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

Het Tuchtcollege kan een bijdrage leveren aan de veiligheid van de beroepsgroep door de norm van goed zeemanschap bij het varen in ijs konvooi te concretiseren. De verantwoordelijkheden van elk schip tot het houden van een goede uitkijk en veilige vaart en het bepalen of er gevaar voor aanvaring bestaat, vereisen onder meer:

- voldoende bezetting op de brug en een heldere taakverdeling ten aanzien van navigatie, het sturen en het in de gaten houden van de afstand tot de andere schepen;
- actieve communicatie tussen de schepen in het konvooi;
- gebruik van een “variable range marker” (VRM) en AIS gegevens in de radar;
- bemanning die bekwaam is in het varen in ijs konvooi, bijvoorbeeld door het volgen van een daartoe dienende cursus.



7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege legt betrokkene geen tuchtrechtelijke maatregel op. De reden hiervoor ligt in de omstandigheid dat de inspecteur geen tuchtrechtelijke maatregel heeft geëist omdat betrokkene tijdens het onderzoek door de inspecteur op diverse momenten heeft verklaard, zonder dat hem de cautie is aangezegd.

8. De beslissing

Het Tuchtcollege:

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 6;
- legt aan betrokkene geen tuchtrechtelijke maatregel op.

Aldus gewezen door mr. W. van der Velde, voorzitter, H. van der Laan en C. Kuiken, leden,
in aanwezigheid van mr. E.H.G. Kleingeld als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema ter openbare zitting van 5 juli 2019.

W. van der Velde
voorzitter

E.H.G. Kleingeld
secretaris

P.C. Santema
voorzitter

E.H.G. Kleingeld
secretaris

Tegen deze beslissing kan binnen zes weken na de dag van verzending hoger beroep worden ingesteld bij het College van beroep voor het bedrijfsleven, Prins Clauslaan 60, 2595 AJ Den Haag (Postbus 20021, 2500 EA Den Haag), Nederland.