



**UITSPRAAK VAN HET TUCHTCOLLEGE VOOR DE SCHEEPVAART VAN
30 OKTOBER 2019 (NR. 4 VAN 2019) IN DE ZAAK 2018.V6-CORAL PATULA**

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

B.M.J. G.,
betrokkene,
raadslieden: mr. W.H. van Dijk en prof. dr. mr. E. Van Hooydonk.

1. Het verloop van de procedure

Op 18 mei 2018 heeft het Tuchtcollege een schriftelijk verzoek tot tuchtrechtelijke behandeling ontvangen van ing. M. Schipper, inspecteur ILT/Scheepvaart te Rotterdam, gericht tegen betrokkene als kapitein van de Nederlandse gastanker Coral Patula. Bij het verzoekschrift waren 15 bijlagen gevoegd.

Hierop heeft het Tuchtcollege aan betrokkene bij brief (zowel aangetekend als per gewone post) kennis gegeven 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 31 januari 2019 is van de raadslieden van betrokkene een verweerschrift ontvangen. Bij het verweerschrift waren 5 bijlagen gevoegd.

De voorzitter van het Tuchtcollege heeft vervolgens een vooronderzoek gelast, dat hij heeft opgedragen aan de plaatsvervangend voorzitter mr. J.M.



van der Klooster. Aan laatstgenoemde is opgedragen om in het kader van het vooronderzoek als getuige te doen horen: de derde stuurman en eventuele andere in overleg met de voorzitter nader te bepalen onderzoekshandelingen. Uiteindelijk is op verzoek van de voorzitter eveneens de hoofdwerktuigkundige gehoord. De verhoren hebben plaatsgevonden op 16 juli 2019 respectievelijk 6 september 2019, telkens in aanwezigheid van de Inspecteur en de raadsman van betrokkene.

De voorzitter heeft bepaald dat de mondelinge behandeling van de zaak zal plaatsvinden op 25 september 2019 om 10.30 uur (in het tijdelijk lokaal van het Tuchtcollege) te Amsterdam.

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

De zitting heeft plaatsgevonden op 25 september 2019. Voor verzoeker is ter zitting verschenen mevrouw ing. K. van der Wall, inspecteur ILT/Scheepvaart. Betrokkene is verschenen, bijgestaan door zijn raadsliden.

2. Het verzoek

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

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07:15 uur vond te Yeosu (Korea) een aanvaring plaats tussen de Nederlandse gastanker Coral Patula en het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn. Beide schepen liepen (substantiële) schade op.

Het ongeval werd door de rederij aan ILT gemeld.



3. Bezwaren van de Inspecteur

Volgens de Inspecteur heeft de betrokkene als kapitein gehandeld in strijd met (onder andere) de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

Met name:

1. heeft betrokkene ervoor gekozen, ondanks dat hem aan boord werd geadviseerd anders te doen, de *purging operations* plaats te laten vinden terwijl het schip voor anker lag. Schip en bemanning werden hierdoor ernstig in gevaar gebracht;
2. is betrokkene ook na het incident met hoge gemeten waardes van explosieve/schadelijke gassen in de accommodatie, niet terug gekomen op zijn besluit om de *purging operations* voor anker plaats te laten vinden;
3. was er sprake van één van de volgende twee zaken:
Betrokkene heeft zich er niet voortdurend van vergewist dat alle voor de veilige ankerwacht noodzakelijke hulpmiddelen, met name de radars, beschikbaar waren en ook werden gebruikt. Het is daarbij aannemelijk dat hij daar wel van op de hoogte was vanaf het moment dat hij tijdelijk de wacht overnam bij het incident met hoge gemeten waardes van explosieve/schadelijke gassen in de accommodatie;
Of
Betrokkene was vanaf het begin van de *purging operations* wel op de hoogte van het feit dat radars niet werden gebruikt;
4. gaf betrokkene kennelijk geen instructies met betrekking tot de *readiness of the main engine*;
5. nam betrokkene na het incident met hoge gemeten waardes van explosieve/schadelijke gassen in de accommodatie het besluit om de slang, gebruikt voor het afvoeren van ladingdampen overboord, te verlengen. Hierdoor werd de schroef geblokkeerd, waardoor vanaf dat moment de voorstuwning niet meer voor onmiddellijk gebruik gereed was;



6. heeft betrokkene er niet voor gezorgd dat aan de voorwaarden voor het op de brug houden van een éénmanswacht werd voldaan;
7. heeft betrokkene geen instructies gegeven met betrekking tot het gebruik van andere hulpmiddelen voor met name het monitoren van andere schepen in de omgeving, gedurende de periode dat het schip voor anker lag;
8. heeft betrokkene geen instructies gegeven voor de grote van de veilige zone rond het schip;
9. heeft betrokkene, behoudens het oproepen van de Trueborn, geen enkele maatregel genomen om de aanvaring te voorkomen nadat het gevaar voor aanvaring werd ontdekt. Dit ondanks dat er nog ongeveer 20 minuten resteerden. Hij had bijvoorbeeld kunnen overwegen om het anker te kappen.

Tijdens de zitting heeft de Inspecteur de laatste regel van bezwaar 9 laten vallen. De eis van de Inspecteur luidt om betrokkene een ontzegging van de vaarbevoegdheid op te leggen van 4 maanden waarvan 2 maanden voorwaardelijk.

Het heeft het Tuchtcollege overigens bevreemd dat de Inspecteur bij de bezwaren geen aandacht heeft geschonken aan de *risk assessment* en *toolbox-meetings*, voor zover deze al was opgemaakt respectievelijk hebben plaatsgevonden. In situaties als in deze zaak aan de orde, is het gebruik van deze instrumenten in menig SMS (*Safety Management System*) standaard. Omdat het geen onderdeel was van de bezwaren – en betrokkene zich daar dus niet op heeft kunnen voorbereiden – heeft het Tuchtcollege aan dit aspect verder geen aandacht besteed bij de tuchtrechtelijke beoordeling van deze zaak.

4. Het standpunt van betrokkene

Betrokkene stelt zich primair op het standpunt dat de Inspecteur niet-ontvankelijk verklaard dient te worden omdat het onderzoek op



onzorgvuldige wijze is uitgevoerd. Er rijzen volgens hem fundamentele bezwaren bij de wijze waarop de inspectie het onderzoek heeft uitgevoerd en daarom kan het geen basis vormen voor een maatregel.

Subsidiar is betrokkene van mening dat de negen bezwaren ongegrond zijn, althans verzoekt hij de aan hem op te leggen sanctie te beperken tot het uiterste minimum dat de wet toelaat en met veroordeling van verzoeker in de door hem gemaakte juridische kosten. Op de zitting heeft zijn raadvrouw verduidelijkt dat zij zich realiseert dat de wet nu niet voorziet in een mogelijkheid om de Minister te veroordelen in de kosten maar dat zij het Tuchtcollege verzoekt daar in de motivering rekening mee te houden. Ten aanzien van de negen bezwaren voert betrokkene – samengevat – het volgende aan:

1. Dit was een weloverwogen keuze, gemaakt in het licht van de relevante nautische omstandigheden en na overleg met de technisch rederijverantwoordelijke aan boord. Bovendien is ten anker ontgassen een aanvaard alternatief.
2. Na een onvoorzienbaar probleem met koolstofmonoxide is de werkwijze aangepast door langere slangen te gebruiken, mede op advies van de hoofdwerktuigkundige. Er zijn dus wel degelijk gepaste maatregelen genomen.
3. Het uitschakelen van de radars was een eigen, en volledig foutief initiatief van de eerste stuurman, door hem uitgevoerd in samenwerking met de derde stuurman. De kapitein was hiervan niet op de hoogte en kon dit redelijkerwijze ook niet zijn. Het uitschakelen van de radars ging in tegen de *Master's Standing Orders* en de *(Night) Master's Orders*.
4. Dit is eveneens een foutieve voorstelling. De machine was wel degelijk on "*short notice*", zoals de hoofdwerktuigkundige in zijn uitvoerige toelichting beaamt.
5. Het inzetten van langere slangen was een volstrekt normale maatregel, De schroef werd niet "geblokkeerd". Afhankelijk van de positie van de slangen kon het uiteraard nodig zijn deze eerst te verwijderen



vooraleer de machine in werking te stellen. Die situatie duidt echter niet op een foutieve handelwijze,

6. Aan die voorwaarden was duidelijk wel voldaan. Uiteraard mag de gezagvoerder daarbij veronderstellen dat de wachtlopende officier zich aan zijn instructies houdt. Anders is eenmanswacht nooit mogelijk.
7. De *Master's Standing Orders* en de specifieke (*Night*) *Master's Orders* zijn over het gebruik van de hulpmiddelen en alle andere relevante kwesties zonneklaar. Het uitschakelen van de radars ging tegen de instructies in.
8. Dat is wel zo. Zie de *Master's Standing Orders*. Bovendien hadden eventuele bijkomende instructies niets veranderd aan de omstandigheden van het ongeval.
9. Dit is geheel en al foutief. De kapitein heeft in de luttele resterende minuten (negen om precies te zijn) diverse acties genomen zoals elke andere gezagvoerder dat zou hebben gedaan. Hij heeft wel degelijk het kappen van het anker overwogen maar dat was absoluut geen goede handelwijze geweest. De kapitein heeft, gelet op alle omstandigheden van het geval, alles gedaan wat redelijkerwijs van hem kon worden gevergd.

5. De beoordeling van het verzoek

- A. Uit de bij het verzoek gevoegde scheepsgegevens (bijlage 2 bij het verzoekschrift) blijkt het volgende. De Coral Patula is een onder Nederlandse vlag varende zeeschip (IMO-nummer 9425241 en roepletter PDDC).
- B. Een bij het verzoek gevoegd(e) kopie van het onderzoeksrapport van de rederij (bijlage 6 bij het verzoekschrift) houdt – samengevat weergegeven in het Nederlands – onder meer het volgende in:

De gastanker Coral Patula (115x18,9x8,67m, 7.251 brutoton) arriveerde in Yeosu (Korea) OPL anchorage op 4 februari 2017 om 03.36 plaatselijke tijd.



Het schip lag ten anker en had opdracht haar ladingtanks voor te bereiden op het innemen van nieuwe lading.

Het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn (170x27x7,2m, 18.036 brutoton) ging op 6 februari 2017 om 17.30 uur ten anker op een afstand van 3 zeemijlen van de Coral Patula.

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07.15 uur boordtijd vond een aanvaring plaats tussen de Coral Patula en de Trueborn waardoor beide schepen (substantiële) schade opliepen.

Omstandigheden ten tijde van het incident: 7 tot 8 Bft volgens de bemanning en 6 tot 7 Bft volgens de VDR, deining ongeveer 3 meter en stroming ongeveer 1 zeemijl. De zon ging op om 07.20 uur.

De *Master's Orders* lieten geen duidelijke instructies zien ten aanzien van de *engine state of readiness*. In deze orders staat wel:

"At anchor

[..]

The OOW has to check that the state of readiness of the main engine and all other machinery equipment is in accordance with the Master's instructions."

C. Een bij het verzoekschrift gevoegde vragenlijst van de inspecteur Schipper ILT/Scheepvaart (bijlage 11B), met daarin o.a. de volgende vraag:

1. Whap happened?

Met daarbij de navolgende antwoorden van de derde stuurman van de Coral Patula:

1. At arrival at Yeosu we dropped anchor for preparing gas freeing operations. Normal procedure according our company is to sail during gas freeing operations so we can adjust the wind direction by altering course of the ship. The idea is to have a course at which the wind will blow the gasses of the ship, need to make sure that the wind never blows against the accommodation.

Captain was told and advised about the normal procedure by one of the engineers who is experienced in our company as well as engineer as superintendent. Captain refused and made the decision to use a hose, from the manifold overboard. After some time there was a certain level of



carbonmonoxide measured inside the accommodation. After the situation was over again captain was advised to sail around instead of perform the gas freeing operation at anchorage, instead decision was made to use a longer hose which blocked the propellor.

D. Een proces-verbaal van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, inhoudende de onder ede afgelegde verklaring van de derde stuurman van de Coral Patula, als getuige afgelegd in het kader van het vooronderzoek tegen betrokkene op 16 juli 2019, voor zover van belang inhoudend:

“Over de ontluichtingsprocedure heb ik tegenover de Inspecteur verklaard dat ik het niet eens was met de wijze waarop dat gebeurde, te weten terwijl het voor anker lag. Ik weet dat de kapitein het wel een goed idee vond. De chieft engineer en second engineer waren er vrij op tegen. De second engineer had ook als superintendant gewerkt bij Anthony Veder. Hij heeft meerdere malen gezegd dat de normale procedure is om varend te ontluichten. Je kunt dan zelf de relatieve windrichting bepalen.

We hadden bovendien eerder een koolstofmonoxide incident aan boord gehad als gevolg van het ontgassen terwijl we voor anker lagen.

De Inspecteur merkt op: volgend mij heeft u niet gezegd dat het een “vaste procedure” is, maar dat het in dit geval verstandig is om varend te ontgassen. De getuige: dat klopt. Vooral na dat koolmonoxide incident kwam dat naar voren. Samengevat komt het er dus op neer dat ik blijf bij wat ik in antwoord op de vragen van de Inspecteur heb opgeschreven.”

E. Een proces-verbaal van het Tuchtcollege voor de Scheepvaart, inhoudende de onder ede afgelegde verklaring van de hoofdwerktuigkundige (HWTK) van de Coral Patula, als getuige afgelegd in het kader van het vooronderzoek tegen betrokkene op 6 september 2019, voor zover van belang inhoudend:

“Ik wist dat er op 9 februari 2017 ontgast werd. Uit ervaring weet ik dat het beste varend ontgast kan worden en ben betrokken geweest bij de discussie



over de wenselijkheid van het ontgassen terwijl het schip daar voor anker lag. Ik weet niet waarom de kapitein vond dat het in dit geval anders kon. Misschien omdat het een druk vaargebied was, of door de weersomstandigheden, of vanwege zijn persoonlijke voorkeur. Ik wist van het koolmonoxide incident. Dat was door ons als werktuigkundigen ontdekt. Het co-alarm was afgegaan, met de vraag of dat dan CO of een *cross sensitivity* / ethyleen is geweest.

Vervolgens is er overleg geweest, waar ikzelf, de kapitein en als ik me goed herinner (de gasspecialist, TC) bij aanwezig zijn geweest en misschien nog wel meer mensen. Aan de orde was toen: hoe gaan we dit oplossen, want dit is niet de goede manier. Mijn eerste advies is geweest om varend te ontgassen. Dat was ook al voorgesteld door de 2eWTK, die al langer bij Veder voer. Ik weet niet waarom de kapitein mijn advies niet gevolgd heeft. In tweede instantie is door mij geopperd om langere slangen te gebruiken voor het afvoeren van de gassen. Van Anthonie Veder begreep ik dat men er op kantoor inderdaad wel vanuit was gegaan dat het altijd varend gebeurde, maar dat dit zo niet op schrift stond. Zij hebben na het voorval de procedurevoorschriften in die zin aangepast. Daar is dus pas later ingekomen dat het ontgassen varend diende te geschieden.”

F. Betrokkene heeft ter zitting op 25 september 2019 – samengevat en zakelijk weergegeven – onder meer het volgende verklaard:

“Blok A (algemene vragen, en bezwaren 4 en 8 inzake het niet geven van instructies)

De gasspecialist Robaeyts kwam in Taiwan aan boord van de Coral Patula. Ik heb de ontgassing toen al met hem besproken, evenals met meneer Westerbeek, *commercial operator* van de rederij Anthony Veder. De ontgassing moest of drijvend gebeuren of voor anker, las ik in een mail van laatstgenoemde. Omdat de Coral Pearl eerder veel problemen had gehad, vanwege het slechte weer en omdat het een druk vaargebied was, vond ik het beter om de ontgassing voor anker te doen, om daarmee echt te kunnen



focussen op de ontgassing. Het betrof een speciale operatie, voor de eerste keer op dit schip. Daarom het idee om dit voor anker te doen.

Ik hield er rekening mee dat het ontgassen 5 à 6 dagen zou duren. Zo lang drijven in zo'n druk gebied is onveilig. Het speelde ook een rol dat de time charter afliep. We moesten voor het laden van een bepaalde lading meen ik op 15 februari klaar zijn; toen ging het nieuwe *charter* in.

U vraagt mij of het een optie was om varend tussen Taiwan en Korea te ontgassen. Ik antwoord dat we inderdaad toen al begonnen waren met opwarmen van tanks. Dit, om geen tijd te verspillen. De reis tussen Taiwan en Korea heeft een dag of twee geduurd.

U vraagt mij onder verwijzing naar verwijt 4 of ik instructies heb gegeven ten aanzien van de *readiness* van de *main engines*. Ik antwoord u dat ik aan de HTWK heb gevraagd om de motor op *standby* te laten (*short notice*). Dat betekent dat binnen 10 tot 15 minuten gestart kan worden. *Short notice* is het minimum.

U vraagt mij of ik ergens in mijn orders heb staan welke mate van *readiness* vereist was. Nee, antwoord ik u. Ik heb het mondeling aan de officier van wacht gezegd toen we voor anker kwamen, en niet opgeschreven.

Ik vertel u dat gedurende de vijf dagen die we voor anker lagen het weer niet verslechterd is maar hetzelfde is gebleven. Het was slecht weer, windkracht 6 à 7 en er was een beetje deining. Het anker was vast. De motor is op *short notice* gebleven.

U vraagt mij of ik instructies heb gegeven over de veilige zone die in acht genomen moest worden rondom het schip. Die instructies waren er – zie de *standing orders* op pagina 104, achtste bullet point, en op pagina 105 onder “*At anchor*”, vierde bullet point.

Ik hoor dat de Inspecteur opmerkt dat er gesproken wordt van een CO alarm maar dat dit niet is vastgelegd in het logboek. Ik antwoord: ja, er was een CO alarm afgegaan. Dat was denk ik de dag voor de aanvaring. Ik denk een uur of 9 of 10 in de morgen.

U vraagt mij waarom ik de ochtend van de aanvaring in de cargocontrolekamer was. Ik antwoord u: om te spreken over de voortgang van de ontgassingsoperatie. De eerste stuurman had wacht van 6–12 uur. Hij was



onervaren. De gasspecialist kwam ook. We hielden een *toolbox meeting* om alles te organiseren en op de hoogte te blijven. De eerste stuurman, de gasspecialist, de bootsman en ikzelf waren er.

Blok B (bezwaren 1, 2 en 5 inzake het ontgassen bij het voor anker liggen van het schip)

Betrokkene verklaart: Ik had een keer of 3 à 4 eerder ontgast voorafgaand aan de aanvaring. Dat was varend en voor anker, beide. U vraagt mij of er voorschriften zijn van de rederij wanneer varend en wanneer voor anker ontgast dient te worden. Ik antwoord u: nee. Er was geen vaste procedure voor ontgassing. Maar deze keer ontvingen wij dus wel per email de reeds genoemde instructie. Dat is de normale procedure voor mij: Het kan alle twee.

U vraagt mij of ik mij kan herinneren wat er in de mail van de *commercial operator* stond. Het was een mail van hem, naar mij toegestuurd. Het waren instructies, niet naar aanleiding van een vraag. De instructies waren duidelijk: voor anker ontgassen of drijvende. Dus voor anker was een mogelijkheid aangeboden door de rederij, waar de rederij dus OK mee was. Naar aanleiding van overleg met de gasspecialist heb ik gekozen voor het voor anker liggend ontgassen.

Ik hoor dat de voorzitter opmerkt dat de voorganger van de inspecteur op pagina 8 van het verzoekschrift aangeeft dat volgens de rederij normaal tegen de wind in ontgast wordt. Dat klopt niet. De wind moet van dwars of van achter komen. Zeker niet van voren, anders komen de gasdampen direct in de accommodatie en de machinekamer. De twee opties zijn mogelijk. De weersomstandigheden, het gebied en de drukte, de veiligheid van het schip en de beschikbaarheid en ervaring van de mensen zijn allemaal factoren die ik meeneem (en mee heb genomen) bij het nemen van een beslissing. Ten aanzien van het personeel voor deze operatie vertel ik u dat er twee officieren waren die de wacht liepen met matrozen. Bij voor anker ontgassen zijn er dan twee matrozen extra beschikbaar om te helpen bij het ontgassen. Ook is machinekamer personeel beter beschikbaar indien er technische problemen optreden met de gasinstallatie zoals op de Coral Pearl gebeurde.



U vraagt mij of er geen tijd was om een rustiger gebied op te zoeken. Ik antwoord u dat dat bijna onmogelijk was. Ook omdat we de wind dwars moesten houden. Als je veel zou manoeuvreren is dat niet handig; als je van koers verandert komen de dampen naar binnen.

Ik weet niet wat precies het probleem op de Coral Pearl is geweest. Ik denk technische problemen. Ik weet niet precies welke problemen. Maar in ieder geval is vanwege die problemen de gasspecialist bij ons aan boord geplaatst. Door die technische problemen was het beter voor ons om voor anker te ontgassen.

Ik verklaar dat anderen aan boord mij waarschijnlijk andere adviezen hebben gegeven. Ik heb met de gasspecialist gesproken. Verder weet ik het niet meer. U houdt mij voor dat de derde stuurman heeft verklaard dat de ervaren engineer (de tweede) maar ook de chief engineer meermalen aan mij geadviseerd hadden. Ik antwoord: dat kan, misschien, ik weet het niet en een advies blijft een advies. U vraagt mij waarom ik die adviezen naast mij hebt neergelegd. Ik antwoord u: om dezelfde redenen die ik aangaf, en de ervaring die ik had.

Ik antwoord de voorzitter: de gasspecialist is geen zeeman. En ik heb met hem besproken dat ik 2 opties had. Ik heb mijn beslissing met hem besproken en hij heeft de beslissing geaccepteerd. En toen we voor anker lagen zag hij de drukte en was hij het er wel mee eens.

Er was iedere ochtend een *toolbox meeting*. Soms ook gedurende de dag, want ik wist dat de mensen onervaren waren. Daar waren niet de tweede en derde stuurman bij. Ik was erbij, de gasspecialist, de eerste stuurman en de bootsman. Op uw vraag waarom de andere stuurlieden daar niet bij waren antwoord ik dat de eerste stuurman het aan de rest van de stuurlieden moest uitleggen.

U vraagt mij of het gezien het CO of ethyleen alarm en de metingen naar mijn mening nog steeds een goed idee was om voor anker te ontgassen. Ik antwoord: het gasincident vond plaats omdat de gebruikte slangen te kort waren. Na het incident hebben we een bijeenkomst op de brug gehad, met ook de derde stuurman, en toen was de vraag: hebben we andere slangen? Toen stelde de HWTK voor om eventueel de brandslangen te gebruiken. We



hebben verschillende lengten geprobeerd. Eerst drie slangen, toen vier en toen vijf. De wind kwam van voren en we lagen voor anker. Met de slangen zorgden we dat de dampen achter het schip kwamen. Het was een test en het lukte. Als het niet gelukt was hadden we een andere oplossing moeten vinden.

U vraagt mij of we door de lengte van de slangen de motor wel konden starten. Ik antwoord dat de slangen aan stuurboord lagen. Ze zaten in de weg. Daarom heb ik later gezegd: Niet de motor starten nu. U vraagt mij of ik toen niet dacht "ik moet hier snel weg kunnen". Ik antwoord u: Wat is snel? Het ging mij om de veiligheid van de mensen aan boord. U vraagt mij of ik er bij stil heb gestaan dat dat een risico vormde. Ik antwoord dat als je voldoende tijd hebt om te starten, het geen probleem is. Volgens de HWTK waren er 15 minuten nodig om te starten. Dat is lang genoeg om de slangen binnen te halen.

U vraagt mij of er CO of ethyleen gelekt was. Ik antwoord dat de HWTK belde dat er CO alarm was. Ik heb toen mensen gestuurd om metingen in machinekamer en accommodaties te verrichten en in de tussentijd het ontgassen gestopt en de verblijfsruimten laten doorluchten. En ik heb laten kijken of de ventilatie efficiënt was. Ik was ook geschrokken van het alarm. Ik heb adequaat gehandeld. Ik vertel u dat CO niet goed is. Het is gevaardijk. Daarom heb ik de ontgassing gestaakt.

Op uw vraag of het afzetten van de radars aan de orde is geweest, antwoord ik dat de radars altijd hadden moeten aanstaan. Altijd. Die moesten niet gestopt worden. Op de vraag waarom er niet via de ventmast werd ontgast, antwoord ik dat zoals we het nu deden met compressors het meer efficiënt en vlugger was. Als je voor anker ligt komt de wind van voren, waardoor het gas, ook als het hoog uit de ventmast komt, in de accommodatie komt. Daarom was gekozen voor een slang achter het schip. Dat is 100% veilig en dit leidt niet tot een vraag of overweging van mijn kant.

Het klopt dat een brandslang maar 2 inch breed is. De druk van de compressor zal misschien 2 a 3 bar zijn. Mij wordt gevraagd waarom ik, omdat er maar een kleine hoeveelheid door de brandslang kon, niet toch de ventmast erbij gebruikte, ook omdat er veel wind was. Mij wordt



voorgehouden dat ethyleen niet giftig is en lichter dan lucht. Ik antwoord dat het niet ver van de brug was en de wind duwde de dampen ook de accommodaties in. We moeten het altijd op de veilige manier doen, dus heb ik de ventmast er niet bij gebruikt. Op de vraag of het mogelijk was om voor anker liggend in een andere positie te manoeuvreren met het schip, antwoord ik: nee. We lagen met veel ketting in het water. En altijd met de kop in de wind. Er was deining. Het was niet mogelijk te manoeuvreren.

Mij wordt gevraagd of ik overwogen heb om zelf wacht te gaan lopen. Ik antwoord u dat dat een mogelijkheid was. Omdat ik te maken had met onervaren mensen ben ik altijd stand-by geweest. Ik ben ook vaak aan dek geweest. Daarom ben ik niet zelf wacht gaan lopen.

Er wordt gevraagd of ik heb overwogen, toen ik besloten had om voor anker te gaan ontgassen, om ieder bijeen te laten komen zodat ieder wist wie wat moest doen. Ik antwoord: dat is een van de taken van de eerste stuurman. Hij gaat over de *safety* aan boord. Hij moet continu de ontgassing aan dek doen en het aan de bemanning uitleggen. En dat heeft de eerste stuurman ook gedaan.

De inspecteur vraagt hoever de brandslangen ongeveer achter het schip uitkwamen. Ik antwoord een meter of 20, wellicht iets meer. We maakten 4 à 5 slangen aan elkaar vast. De inspecteur vraagt mij of ik het gebruik van de brandslangen de beste optie vond, aangezien die niet voor ontgassen bedoeld zijn. Ik antwoord dat we vlug iets moesten doen en dat we daarom dit geprobeerd en gedaan hebben. De beste optie was slangen gebruiken. Brandslangen zijn geen ideaal materiaal, maar de twee andere slangen waren te kort. De inspecteur vraagt mij of ik heb gecommuniceerd met de rederij dat er te weinig slangen waren. Ik antwoord u dat dat waarschijnlijk vermeld is geweest. We moesten meerdere *dedicated* slangen voor de toekomst bestellen.

De inspecteur merkt op dat feitelijk de brandslangen niet geschikt waren voor ontgassen omdat ze sneller kunnen verouderen, en vraagt of ik nadien de toestand van de slangen nog gecheckt heb. Ik antwoord: nee, want na het incident waren er andere dingen te doen. En er waren reserve slangen aan boord. Later hebben we dat waarschijnlijk gecheckt.



De inspecteur vraagt, verwijzend naar mijn mededeling dat ik op de reis van Taiwan naar Korea al met ontgassen was begonnen, of ik op normale snelheid van Taiwan naar Korea voer. Ik antwoord dat ik niet meer weet of ik toen op normale of op economische snelheid gevaren heb en of langzamer had kunnen varen. In het begin was ik niet aan het ontgassen; we moesten eerst verwarmen.

De inspecteur vraagt mij of er rederij procedures waren voor het ontgassen aan de kade waarin stond dat de radar uit moest. Ik antwoord u: dat schijnt ja. De inspecteur vraagt of ik de rederij geïnformeerd heb dat er geen procedure voor ontgassen voor anker was. Ik antwoord: nee, dat wil zeggen ik weet het niet meer.

Mij wordt gevraagd of mijn contacten met de rederij goed waren. Ja, die waren goed, antwoord ik. U vraagt mij of de rederij betrokken was bij de gang van zaken ten aanzien van de ontgassing aan boord. Ik antwoord u: ja, via de gasspecialist. En er was iedere dag via de telefoon contact met de rederij. Ik heb geen druk van de *Operations Department* gevoeld, of sturing, want de gasspecialist was aan boord om ons te sturen. Hij was het contact tussen ons en de rederij. De mail waar we over spraken was het begin van het verhaal. Van de afdelingen *Quality* en *Safety* heb ik in deze zaak nimmer instructies of suggesties ontvangen. Ik had alleen contact met de operationele afdeling.

Blok C (bezwaren 3, 6 en 7 inzake het houden van de wacht)

De voorzitter geeft aan dat de kernvraag is of betrokkene wist of had moeten weten dat de tweede en derde stuurman de radars niet gebruikten tijdens het ontgassen. Ik antwoord: ik wist het niet. De radars moeten draaien. Het had mij meegedeeld moeten worden. Alle ter beschikking staande middelen hadden we moeten gebruiken.

U vraagt mij of ik zelf had moeten ontdekken dat de radar uit was en of ik controle uitoefende op het werk van de officier van de wacht. Ik antwoord dat als je op brug komt, je direct zicht hebt op de radarschermen. Steeds als ik op de brug was, waren ze aan het draaien. Ik kwam er meerdere malen per dag; dat gold voor alle dagen voorafgaand aan het incident. Zo ook de dag



voor het ongeval zelf, toen ik de wacht had overgenomen gedurende een paar uur in de loop van de ochtend. Toen waren de radars aan.

De voorzitter vraagt of ik kan verklaren, namelijk dat de radar op *stand-by* stond. Ik antwoord: Ik was enige tijd op de brug toen de radar 's avonds aan stond. U vraagt mij of de radars uit waren toen ik eerder op de dag de wacht hield. Ik antwoord dat de radars toen ook aan het draaien waren. Ik merk op dat toen ik de aanvaring zag, ik meteen heb gevraagd waarom de radar uitstond.

U vraagt mij of ik, stel dat ik geweten had dat de radars uit waren en om een of andere redenen niet aangezet konden of mochten worden, iemand extra op de brug gezet zou hebben. Ik antwoord: ja, in dat geval had ik een extra iemand op de brug bijgezet. Dat is de normale procedure. U vraagt mij of ik dan aangeraden had om AIS te gebruiken. Ik antwoord u: in de *standing orders* staat dat alle beschikbare middelen gebruikt moeten worden. Dus als het gebruikt kan worden dan moet het gebruikt worden. Mij wordt gevraagd wat ik doe tijdens een bezoek aan de brug. Ik antwoord dat als er geen probleem is, ik de algemene situatie opneem. Ik kijk dan naar buiten, en ik praat en check of alles goed loopt. U vraagt mij of ik de Trueborn op enig moment gezien heb voor de aanvaring. Ik antwoord dat ik die wel gezien moet hebben. Het was een groot schip. Hij was ver genoeg van ons, zo'n 3 zeemijl. Er was mij niets bijzonders opgevallen. We hebben officieren op de brug om dat te checken. Ik was voor het laatst op de brug de avond ervoor. De Trueborn begon te driften vanaf ongeveer 5 uur 's ochtends, heb ik begrepen.

U vraagt mij of de bemanning voldoende bekend was met de mogelijkheden van de apparatuur op de brug. Jazeker, beter dan ik zelfs, antwoord ik. Ze kunnen het perfect. Alle officieren hebben een certificaat.

Blok D (bezwaar 9 inzake maatregelen ter voorkoming van de aanvaring)

De voorzitter vraagt hoeveel tijd ik had om maatregelen te nemen ter voorkoming van de aanvaring. Ik antwoord dat het ongelofelijk kort was. Van Dijk merkt op: de 9 minuten zijn ook vastgesteld in het rapport van de rederij. De voorzitter merkt op dat de derde stuurman in zijn verklaring



spreekt van 20 minuten. Ik antwoord dat dat niet juist is. Ik ben onmiddellijk naar boven gegaan. De HWTK heeft verteld wat hij uit de mond van de gasspecialist had gehoord en dat het schip naderde. Ik was niet geïnformeerd over het schip dat ons naderde.

De voorzitter vraagt mij welke maatregelen ik genomen heb toen ik op de brug was en in de gaten had dat de Trueborn vlakbij was. Ik antwoord dat ik toen het volgende gedaan heb:

- Ik heb gebeld met de Trueborn. We zagen rechtstreeks op de ECDIS de naam van het schip, en het kanaal is stand-by om iemand op te roepen. Binnen maximaal 30 seconden had ik ze gebeld. Het was dringend. De derde stuurman zei dat dit 5 minuten duurde; dat is niet waar.
- Ik heb de eerste stuurman bevel gegeven om de ontgassing te stoppen. En toen ik hoorde dat de slangen in de weg lagen heb ik gezegd dat de slangen uit het water moesten. Ik weet niet meer aan wie ik dit bevel gaf, het kan via de derde stuurman gelopen zijn.
- Ik heb de HWTK twee keer gebeld. Ik heb hem gezegd dat ik de motor zo snel mogelijk nodig had, dus graag meteen de motor starten. En vervolgens om niet te starten vanwege de slangen.

De derde stuurman heeft verklaard dat ik aarzelde en niet wist wat te doen, en dat ik weigerde het verzoek van de Trueborn in te willigen om zelf wat te doen. Hij heeft geen gelijk. Ik heb gezegd tegen de Trueborn: *I will do the same on my side; I will do what is necessary*. Ik wilde meteen onze motor starten. Dit was een onmiddellijke reactie. Zonder een motor kan je niets doen. Ik ben nooit in paniek geraakt.

Waarschijnlijk heb ik aan de derde stuurman gezegd dat ik de HWTK gezegd had niet te starten, dus dat hij nogmaals aan hem moest zeggen om niet te starten. De slangen lagen immers in het water. Ik kan me niet herinneren of de derde stuurman toen om nog verdere instructie gevraagd heeft.

U houdt mij voor dat ik geschreven heb dat ik niet overwogen heb om het anker te kappen. Ik antwoord dat de botsing zo eminent was, dat ik in die



omstandigheid nooit iemand naar voren zou sturen. Het is zot om dat te doen. De veiligheid gaat voor.

Ik vertel desgevraagd dat er veel schepen waren. De Trueborn was mij niet specifiek eerder opgevallen. Ik weet niet wanneer de Trueborn de lichten had uitgezet en de zwarte bal naar beneden had gebracht. Onmiddellijk voor de aanvaring heb ik wel gezien dat die merken ontbraken.

Persoonlijke omstandigheden van de kapitein

De voorzitter verwijst naar pagina 57 van het dossier, naar het rapport van de rederij. Betrokkene verklaart: ik bevestig dat wat hier staat weergegeven correct is. Ik heb aardig wat jaren ervaring op gastankers opgedaan. Mijn contract is niet verlengd bij de rederij. Officieel was het bericht dat mijn managementstijl niet paste bij de rederij. Daar ben ik het niet mee eens. Eerder was er juist positief bericht over mijn managementstijl in de Anthony Veder krant. Dat was in 2016. Eind maart 2017 heb ik een zware operatie ondergaan vanwege een gebroken pees. Ik moest een jaar revalideren. Ik viel uit de planning. Na elk contract wilde de rederij mijn contract verlengen bij de *crew manager* van Lowlands. Maar toen niet meer.

U vraagt mij hoe ik werd getypeerd. Ik verklaar dat ik iemand ben die zeer transparant is. Voor mij is communicatie zeer belangrijk. Daarom hield ik ook de *toolbox meetings* aan boord, twee keer per dag vaak zelfs. Mensen konden suggesties doen. Ik ben zeer open. Dat is mijn stijl, en dat stond ook in het krantenartikel. Daarom was ook de *crew manager* verbaasd toen mijn contract niet verlengd werd.

Ik ben altijd transparant geweest. Ik heb altijd naar de mensen geluisterd. Ik moet aan het eind een beslissing nemen natuurlijk. Die kan afwijken van hun mening.

U vraagt mij of mijn pees weer hersteld is. Ik antwoord u dat dat het geval is. Na het einde van mijn verlof kreeg ik een opzegging per eind april 2018. Gedurende de periode erna heb ik mijn CV rondgestuurd, en sindsdien heb ik 3 tijdelijke contracten gehad. Ik ben nu freelancer. Officieel ben ik werkloos. Ik ben bij de *pool* ingeschreven, op zoek naar werk.



De maatregel zoals de inspecteur die destijds heeft voorgesteld, 6 maanden ontzegging van de vaarbevoegdheid waarvan 2 voorwaardelijk, zou voor mij betekenen dat ik die periode niet op een Nederlands schip zou kunnen varen. Voor mijn carrière zou dat niet goed zijn. Ik mag dan weliswaar op schepen onder andere vlag varen maar het is niet makkelijk op mijn leeftijd een job te vinden. Dat beperkt mijn mogelijkheden.

U vraagt mij of ik mijn lopende contract wel heb kunnen uitdienen bij de rederij. Ik antwoord u: ja, dat wel.”

6. Het oordeel van het Tuchtcollege

A. Van fundamentele bezwaren tegen de wijze waarop de Inspecteur het onderzoek heeft gevoerd is het Tuchtcollege, anders dan de raadslieden hebben bepleit, niet gebleken. Wel is juist dat het onderzoek niet compleet is geweest. Zo heeft de Inspecteur geen nadere gegevens bij de rederij opgevraagd, zoals de VDR-gegevens en de e-mail van de operationele afdeling en ook zijn geen verklaringen opgenomen van de HWTK, de 2eWTK en de gasspecialist. Op de zitting is gebleken dat de raadslieden niet aan de Inspecteur hebben gevraagd om bepaalde onderzoekshandelingen te verrichten. Voor zover het argument van de raadslieden al juist is, dat het onderzoek van de Inspecteur eenzijdig is geweest, is dat hersteld in het kader van het vooronderzoek en tijdens het onderzoek op de zitting. Het Tuchtcollege sluit niet uit dat de hiaten in het onderzoek zijn veroorzaakt door het late reageren van betrokkene en zijn raadsman op de vragenlijst van de (vorige) Inspecteur enerzijds en zijn (aanstaande) vertrek toen die reactie na 3,5 maand binnenkwam anderzijds. Al met al oordeelt het Tuchtcollege dat er geen sprake is van ernstige schending van beginselen van een goede procesorde waarbij doelbewust of met grove veronachtzaming van de belangen van betrokkene is tekortgedaan aan zijn recht op een behoorlijk onderzoek van zijn zaak. Het beroep op niet-ontvankelijkheid van de Inspecteur in haar verzoek wordt afgewezen.

Het feit dat het onderzoek niet compleet is geweest, zal – zoals hierna zal blijken – er wel toe leiden dat het Tuchtcollege in bepaalde gevallen



onvoldoende bewijs heeft gevonden voor de gegrondheid van de bezwaren van de Inspecteur.

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

Op donderdag 9 februari 2017 omstreeks 07:15 uur boordtijd vond te Yeosu (Korea) OPL anchorage een aanvaring plaats tussen de Nederlandse gastanker Coral Patula en het onder de vlag van Belize varende zeeschip Trueborn. Beide schepen liepen (substantiële) schade op.

Met name:

(1) heeft betrokkene ervoor gekozen, ondanks dat hem aan boord werd geadviseerd anders te doen, de *purging operations* plaats te laten vinden terwijl het schip voor anker lag. Schip en bemanning werden hierdoor ernstig in gevaar gebracht;

(2) is betrokkene ook na het incident met hoge gemeten waardes van explosieve/schadelijke gassen in de accommodatie, niet terug gekomen op zijn besluit om de *purging operations* voor anker plaats te laten vinden;

(4) gaf betrokkene geen schriftelijke instructies met betrekking tot de *readiness of the main engine*;

(5) nam betrokkene na het incident met hoge gemeten waardes van explosieve/schadelijke gassen in de accommodatie het besluit om de slang, gebruikt voor het afvoeren van ladingdampen overboord, te verlengen. Hierdoor werd de schroef geblokkeerd, waardoor vanaf dat moment de voorstuwing niet meer voor onmiddellijk gebruik gereed was.

C. De bezwaren 3 en 6 tot en met 9 van de Inspecteur acht het Tuchtcollege niet gegrond.

Geen enkele getuige heeft verklaard tegen de kapitein gezegd te hebben dat de radars tijdens het ontgassen niet aan stonden. Volgens de derde stuurman moet betrokkene het hebben gezien toen hij op de brug kwam omdat de schermen op zwart stonden. Uit het rapport van de rederij (blz. 50)



leidt het Tuchtcollege echter af dat blijkens de VDR-gegevens de avond voorafgaand aan de aanvaring de radars urenlang hebben aangestaan, ook op het moment waarop de derde stuurman wacht had en de kapitein de brug bezocht. Er is onvoldoende bewijs dat betrokkene op de hoogte was, of had moeten zijn, van het niet aanstaan van de radars tijdens het ontgassen. Om die reden komt ook de grond onder de bezwaren 3, 6 en 7 te vervallen, zoals de raadsman terecht heeft aangevoerd.

Bezwaar 8 is onterecht omdat betrokkene in de *Master's Standing Orders* wel degelijk instructies heeft gegeven voor de grootte van de veilige zone rond het schip.

Op basis van het beperkte onderzoek in deze zaak dient het Tuchtcollege aan te nemen dat de kapitein niet meer dan 9 minuten de tijd had om een aanvaring met de Trueborn te voorkomen. Alleen de derde stuurman heeft verklaard dat betrokkene daarvoor ongeveer 20 minuten de tijd had. Hij is ook de enige die verklaard heeft dat de kapitein niet op alle fronten adequaat gereageerd zou hebben. In de beperkte tijd van 9 minuten had het ontstaan van de aanvaring volgens het Tuchtcollege niet meer voorkomen kunnen worden, zelfs niet als de motor direct gestart had kunnen worden. Ook vindt het Tuchtcollege dat betrokkene op dat moment voldoende aan schadebeperking heeft gedaan. Zoals ook de Inspecteur heeft ingezien was het kappen van het anker onverantwoord geweest.

D. Uit de gegrond verklaarde bezwaren blijkt dat de beslissing van betrokkene om voor anker te ontgassen onjuist was. Het Tuchtcollege sluit op zichzelf niet uit dat er bijzondere omstandigheden kunnen zijn op grond waarvan dat een betere keuze is dan varend ontgassen. Dan moet er wel sprake zijn van een ervaren bemanning en dienen daarvoor de juiste materialen aan boord te zijn. In de omstandigheden van dit geval was het geen goed zeemanschap. De Coral Patula lag aan één anker vast waardoor het voortdurend met de kop in de wind lag. Er was sprake van veel wind en deining. Aldus werd het onmogelijk met de wind dwars te ontgassen. Dat heeft samen met het gebruik van te korte slangen geleid tot een gevaarlijke situatie voor het schip en haar bemanning. Nadat het CO-alarm was



afgegaan werd koolmonoxide gemeten in de bemanningsverblijven. Of er daadwerkelijk sprake was van koolmonoxide is overigens niet komen vast te staan aangezien onduidelijk is gebleven met welke apparatuur is gemeten en van meerdere gasmeters een *cross sensitivity* met ethyleen bekend is. Zelfs na dit incident sloeg de kapitein adviezen van anderen, die ook al tevoren hadden geadviseerd om varend te ontgassen, in de wind. Het gebruik van (langere) slangen maakte het onmogelijk om de propellor onmiddellijk te laten draaien. Als gevolg daarvan legde de kapitein zichzelf onnodig beperkingen op qua veiligheid.

Tot slot kan betrokkene verweten worden dat hij de mate van *readiness of the main engine* niet in de *Master's (Night) Orders* had opgenomen.

E. 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 handelen of nalaten aan boord in strijd met de zorg die hij als een goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu en het scheepvaartverkeer.

F. Het Tuchtcollege acht het beroep dat betrokkene doet op de instemming van de rederij met het voor anker ontgassen onjuist. Het Tuchtcollege wil met hem aannemen dat in de e-mail – waarover hij op de zitting verklaard heeft – hem de vrije keus werd gelaten. Echter, deze e-mail was volgens hem van de operationele afdeling en van de afdelingen kwaliteit en veiligheid heeft hij geen advies gekregen of gevraagd. Van de op het schip aanwezige gasspecialist was hem bekend dat deze niet over nautische ervaring beschikte. De kapitein mocht zich derhalve niet gedekt beschouwen door de rederij.

7. De tuchtmaatregel

Het Tuchtcollege is van oordeel dat betrokkene is tekortgeschoten in zijn functie als kapitein. Betrokkene heeft niet gehandeld zoals een



verantwoordelijk kapitein betaamt, waardoor de veiligheid van met name het schip en de bemanning ernstig in gevaar is gebracht.

Gezien de ernst van de gebleken gedragingen is een schorsing van de vaarbevoegdheid van na te noemen duur op zijn plaats.

In de volgende omstandigheden ziet het Tuchtcollege aanleiding te bepalen dat de schorsing van de vaarbevoegdheid gedeeltelijk voorwaardelijk wordt opgelegd. Vanwege het ontbreken van duidelijke instructies van de rederij voor het ontgassen heeft hij de in dit geval verkeerde beslissing genomen om dat voor anker liggend te doen.

Het in deze zaak bewezen geachte handelen van de kapitein heeft niet direct een rol gespeeld bij het ontstaan van de latere aanvaring. Het Tuchtcollege onderkent dat het krabbend anker van de (onverlichte) Trueborn en het niet althans onvoldoende uitkijk houden aan boord van de Trueborn in de eerste plaats hebben geleid tot de aanvaring.

Overigens is het Tuchtcollege de mening toegedaan, dat indien betrokkene meer leidend was opgetreden richting de officieren van de wacht en/of hen had betrokken bij de *toolbox-meetings*, het uitzetten van de radars aan boord van de Coral Patula wellicht was voorkomen.

8. Aanbevelingen voor de praktijk

Los van de beslissing in deze zaak geeft het onderzoek naar de aanvaring tussen de Trueborn en de Coral Patula het Tuchtcollege aanleiding om de volgende aanbevelingen voor de praktijk te doen:

1. Een rederij moet goede instructies geven voor het ontgassen.
2. Bij ontgassen moet altijd vooraf een *toolbox meeting* worden gehouden met de gehele bemanning, waarbij de *checklists* worden doorgesproken; wie doet wat en hoe. Aldus worden de *checklists* gecontroleerd en eventueel aangevuld.
3. Stuurlieden moeten op hun plicht gewezen worden beter om zich heen te kijken en te weten wat er – ook op afstand – om hen heen gebeurt, zodat het opvalt als een schip (zoals de Trueborn zonder verlichting) zich verdacht gedraagt.



4. De kennis van radars / AIS /ECDIS en hun integratie moet worden verbeterd. AIS blijft zichtbaar op radars die op *stand-by* staan.
5. Aan het verschijnsel van *cross sensitivity* bij gasmeters dient meer bekendheid te worden gegeven.

9. De beslissing

Het Tuchtcollege:

wijst het beroep op niet-ontvankelijkheid van de Inspecteur in haar verzoek af;

- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren 1, 2, 4 en 5 gegrond zoals hiervoor aangegeven onder 6B;
- verklaart de tegen betrokkene aangevoerde bezwaren 3 en 6 t/m 9 ongegrond zoals hiervoor aangegeven onder 6C;
- legt betrokkene een schorsing van de vaarbevoegdheid op voor een periode van 8 (acht) weken;
- bepaalt dat van deze schorsing een gedeelte van 4 (vier) weken niet ten uitvoer zal worden gelegd, tenzij het Tuchtcollege bij een latere beslissing anders zal bepalen op grond van het feit dat betrokkene zich voor het einde van een proeftijd, welke het Tuchtcollege bepaalt op twee jaar, zich weer heeft gedragen in strijd met de zorg die hij als goed zeeman in acht behoort te nemen ten opzichte van de opvarenden, het schip, de lading, het milieu of het scheepvaartverkeer;
- bepaalt dat de proeftijd van de schorsing ingaat op de dag, 6 weken na de dag van verzending van deze uitspraak.



Aldus gewezen door mr. P.C. Santema, voorzitter, H. van der Laan en D. Willet, leden en T.W. Kanders en G. Jansen, plaatsvervangend leden, in aanwezigheid van mr. D.P.M. Bos als secretaris en uitgesproken door mr. P.C. Santema op de openbare zitting van 30 oktober 2019.

P.C. Santema
voorzitter

D.P.M. Bos
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.